



Opportunités d'engagement

La Commission de l'UE propose des exigences actualisées relatives aux permis de conduire et une meilleure application transfrontalière

Le 1^{er} mars, la Commission européenne a présenté des propositions en vue de moderniser les règles relatives aux permis de conduire, en ce compris l'introduction d'un permis de conduire numérique, valable dans l'ensemble de l'UE, ainsi que de nouvelles dispositions visant à faciliter l'application transfrontalière des règles de circulation. La proposition de révision de la directive sur les permis de conduire prévoit l'extension à 4,25t du poids autorisé pour le permis de conduire B et la baisse de l'âge minimum à 18 ans pour les camions et les autobus (classes C, D). De plus, une période d'essai d'au moins deux ans sera d'application. Les chauffeurs devront régulièrement actualiser leurs capacités à conduire et leurs connaissances. En outre, la Commission prévoit d'introduire un permis de conduire numérique. Une application transfrontalière efficace des règles de circulation relatives à la sécurité vise à permettre à l'avenir aux autorités de contrôle d'accéder aux registres des permis de conduire nationaux. La Commission propose également d'étendre le champ d'application des infractions routières. La proposition d'une directive sur les décisions de déchéance du droit de conduire avec un effet européen vise à permettre à l'avenir d'imposer les décisions de déchéance du droit de conduire dans tous les États-membres à la suite d'infractions routières graves. Les propositions vont maintenant être examinées par le Parlement européen et le Conseil dans le cadre de la procédure législative ordinaire. [Lien](#)

La FIVA participera à la période de feedback proposée par la Commission de l'UE en vue de garantir le respect des droits des utilisateurs des VH et de demander une plus grande harmonisation des règles de mobilité au niveau de l'UE.

Développements

'Fit for 55' : le Conseil adopte enfin le règlement sur les émissions de CO₂ des voitures et camionnettes neuves

Le 28 mars, le Conseil de l'UE a finalement adopté un règlement fixant des normes de performance plus strictes des émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes neuves, après que certains États-membres aient retiré leurs objections au projet de loi. Les nouvelles règles fixent les objectifs suivants : (i) réduction des émissions de CO₂ de 55% pour les voitures neuves et de 50% pour les camionnettes neuves de 2030 à 2034 par rapport aux niveaux de 2021 ; (ii) réduction des émissions de CO₂ de 100% tant pour les voitures que les camionnettes neuves à partir de 2035. Un mécanisme d'incitant réglementaire pour les véhicules à zéro et faibles émissions sera mis en place de 2025 jusqu'à la fin 2029. À la demande de l'Allemagne, le règlement contient aujourd'hui une référence aux e-carburants, où la Commission fera une proposition d'immatriculation de véhicules alimentés exclusivement par des carburants neutres en CO₂, après 2035, en conformité avec le droit de l'UE. Les nouvelles normes de CO₂ pour les voitures neuves n'affectent pas les véhicules historiques existants. Mais elles alimentent le débat sur la limitation de l'utilisation des carburants fossiles, ainsi que sur le rôle des e-carburants dans ce processus. [Lien](#)

Infrastructure carburants alternatifs : le Conseil et le Parlement de l'UE parviennent à un accord provisoire

Le 28 mars, un accord a été atteint dans les négociations concernant le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La proposition vise à étendre le déploiement de stations de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs pour les voitures et les camions. Des bornes de recharge électrique pour les voitures d'une puissance d'au moins 400 kW devront être déployées au moins tous les 60 km le long du réseau transeuropéen de transport central d'ici 2026. Les négociateurs ont également convenu de déployer des stations de ravitaillement en hydrogène le long du réseau transeuropéen de transport central tous les 200 km au moins d'ici 2031. Les 'carburants alternatifs' sont définis dans la proposition comme étant des sources d'énergie qui servent de substitut aux carburants fossiles et qui ont le potentiel de contribuer à la décarbonation et à l'amélioration de la performance environnementale du secteur du transport, en ce compris les carburants synthétiques et paraffiniques, produits au départ d'énergies renouvelables. Le règlement fait partie du paquet « Fit for 55 ». [Lien](#)

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (Président), Giuseppe Dell'Aversano, Loïc Dyval, Wolfgang Eckel, Michail Filippidis, Carla Fiocchi, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářk, Bob Owen, Bert Pronk et Kurt Sjöberg. Gabriel Lecumberri d'EPPA travaille avec la Commission.