

2019 : les principaux changements pour les usagers de la route

La nouvelle année apporte comme à chaque fois son lot de nouveautés qui pour certaines concernent les usagers de la route. Le point sur les principales mesures connues à ce jour et sur ce qui change ...ou pas. Bonne année !

Fiscalité de la mobilité

La Loi de finances pour 2019 a amené plusieurs changements sur le terrain de la fiscalité notamment automobile.

Taxe sur les carburants TICPE (article 64 de la Loi de finances 2019)

L'augmentation programmée jusqu'en 2022 de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) a été annulée par modification de l'article 265 du Code des douanes.

Les montants applicables au carburant sont identiques à ceux appliqués en 2018.

Malus automobile (article 91 de la Loi de finances 2019)

Le barème du malus automobile, cette taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules neufs, est revu en profondeur.

Le malus se déclenche **dès 117 g CO2/km** en 2019 contre **120 en 2018**.

Le plafond du malus reste à **10 500 euros** comme en 2018 mais pour les véhicules émettant **191 g CO2/km et plus** au lieu de **185 en 2018**.

La nouvelle grille du malus, concerne donc plus de véhicules (exemple : des véhicules essence comme la Fiat Panda 1.2 69 ch ou encore la Renault Clio Estate TCe 90 ch, à 117 g CO2/km sont "malusées"), compte plus de paliers et a été ajustée pour tenir compte des nouveaux cycles d'homologation des véhicules qui modifient les valeurs d'émissions.

En effet, comme cela a été rappelé à l'occasion des débats de la loi, le malus est calculé sur les valeurs de CO2 qui sont mesurées sur la base de règlements européens.

Depuis le 1er septembre 2018, c'est un nouveau dispositif qui est utilisé pour déterminer ces émissions de CO2.

Le cycle WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) a remplacé le cycle NEDC (New European Driving Cycle).

Plus réaliste la nouvelle méthode donne des valeurs d'émission supérieures à celles du NEDC.

Il s'avère que le système français d'immatriculation (SIV) ne pourra intégrer les valeurs de la méthode WLTP qu'à fin 2019.

En attendant, pour renseigner le CO2 sur les certificats d'immatriculation des véhicules homologués en WLTP, on indique une valeur NEDC que l'on recalcule à partir de la valeur WLTP.

C'est cette méthode qui a été prise en compte dans le barème du malus 2019.

Mais en pratique il a été constaté que cette méthode surestime les émissions avec des écarts de l'ordre de 4% entre « ancienne » NEDC et NEDC « recalculée »...

C'est dans ce contexte, que pendant les travaux parlementaires de la loi, le barème des montants du malus a été assoupli par amendement.

Le barème du malus (article 1011 bis du Code général des impôts) :



Les pick-up taxés (article 92 de la Loi de finances 2019)

Des nouvelles règles s'appliquent aux véhicules comprenant au moins 5 places assises et dont le code carrosserie est « **camions pick-up** ». Ne sont pas concernés ceux affectés exclusivement à l'exploitation des remontées mécaniques et des domaines skiables, quand ils répondent à un impératif de sécurité pour les salariés.

- Taxe sur les véhicules de sociétés (TVS)

A partir du 1er janvier 2019, ces véhicules seront soumis à la taxe sur les véhicules de sociétés (TVS) prévue par l'article 1010 du Code général des impôts.

- Malus, taxes additionnelles sur les certificats d'immatriculation

A partir du 1er juillet 2019, ces véhicules seront également concernés par le malus automobile sur les véhicules neufs (article 1011 bis du Code général des impôts), par la taxe additionnelle à la taxe sur l'immatriculation des véhicules d'occasion et enfin par la taxe additionnelle sur l'immatriculation des véhicules puissants de 36 CV et plus neufs ou d'occasion (article 1010 ter du Code général des impôts).

Ces taxes s'appliquent aux certificats d'immatriculation délivrés à partir du 1er juillet 2019.

Les certificats d'immatriculation délivrés du 1er janvier 2019 au 30 juin 2019 bénéficient de l'ancien régime plus favorable.

Une nouvelle indemnité forfaitaire covoiturage (article 3 de la Loi de finances 2019)

A l'instar de [l'indemnité kilométrique vélo](#) en place depuis février 2016, l'employeur peut prendre en charge, tout ou partie des frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail en tant que passagers en covoiturage sous forme d'une « **indemnité forfaitaire covoiturage** ».

Elle est facultative et n'a pas de caractère obligatoire pour l'employeur.

Cette indemnité peut, sous certaines conditions, être cumulée avec la prise en charge obligatoire des abonnements de transport collectif ou de service public de location de vélo souscrits pour les trajets domicile - travail (prévue à l'article L. 3261-2 du Code du travail), quand il s'agit de trajets de rabattement vers une gare ou station.

Cette indemnité est insérée à l'article L.3261-3-1 du Code du travail et rejoint ainsi l'indemnité kilométrique vélo.

Les modalités de cette indemnité covoiturage insérée **sont encore à préciser par décret.**

De nouvelles exonérations d'impôt pour les aides à la mobilité (article 3 de la Loi de finances 2019)

Certaines collectivités ont mis en place des aides au transport versées aux salariés qui utilisent leur voiture personnelle pour leurs trajets domicile-travail assimilées en principe à un complément de revenu et donc soumis à l'impôt.

Les choses évoluent puisqu'est exonérée d'impôt, dans la limite de 240€ par an, la prise en charge par une collectivité territoriale, par un établissement public de coopération intercommunale ou par Pôle emploi, des frais de carburant ou d'alimentation de véhicules électriques engagés par les salariés pour leurs déplacements résidence habituelle - travail :

- d'une distance de 30km au moins,
- ou en tant que conducteur en covoiturage quelle que soit la distance.

Cette mesure n'est possible qu'en l'absence de prise en charge par l'employeur des titres d'abonnements de transport public, prévue par l'article L. 3261-2 du code du travail.

Changements pour le barème kilométrique (article 10 de la Loi de finances 2019)

Le barème forfaitaire utilisé pour évaluer les frais de déplacement des personnes qui optent pour le régime des frais réels évolue et tient également compte du type de motorisation en plus de la puissance administrative et de la distance annuelle parcourue (article 83 al3° du Code général des impôts).

Concernant ce barème, le Gouvernement a par ailleurs annoncé une revalorisation du barème kilométrique pour les conducteurs qui parcourent de longues distances quotidiennes (60 à 70km/jour) avec des véhicules de faible puissance (3 et 4 CV). Enfin une catégorie vélo pourrait être introduite dans ce barème au 1er semestre 2019 pour simplifier les remboursements des déplacements professionnels effectués avec un vélo personnel ([source economie.gouv.fr](http://source.economie.gouv.fr)).

Un arrêté doit acter tous ces changements **pour modifier le barème figurant à l'article 6B de l'annexe 4 du Code général des impôts.**

Bonus écologique et prime à la conversion

Concernant le bonus écologique, l'on note parmi les nouveautés 2019 que le bonus est étendu aux véhicules de transports de personnes et de marchandises (catégories M2 ou N2 au sens de

l'article [R. 311-1 du code de la route](#)) bénéficiant de la dérogation de poids ([article R.312-4](#) -IV du Code de la route) et d'un PTAC inférieur ou égal à 3.5 tonnes.

Pour ces véhicules, le bonus est accordé sous réserve que le véhicule émette une quantité de CO2 inférieure ou égale à 20 g/km et dans la limite d'un montant de **4 000 euros**.

Les autres montants restent inchangés :

- **Jusqu'à 6000 euros** pour une voiture particulière ou camionnette émettant jusqu'à 20 g CO2/km (cela correspond à des véhicules 100 % électrique).
- **Jusqu'à 900 euros** pour les 2 ou 3 roues et les quadricycles électriques d'une puissance moteur supérieure ou égale à 2 kW (1) ou à 3 kW (2), qui n'utilisent pas de batterie au plomb.
- **Jusqu'à 100 euros** pour les 2 ou 3 roues et les quadricycles électriques d'une puissance moteur inférieure à 2 kW (1) ou 3 kW(2), qui n'utilisent pas de batterie au plomb.

(1) en application du règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013

(2) en application de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002

Concernant la prime à la conversion, parmi les nombreuses modifications, les plus notables sont :

- pour être éligibles à la prime à la conversion, les véhicules acquis doivent présenter des émissions inférieures ou égales à **122 g CO2/km au lieu de 130 en 2018**.
- les ménages imposables et les personnes morales ne sont plus éligibles à la prime pour les véhicules achetés classés en Crit'air 2.
- l'octroi de la prime à la conversion est limité à une par personne jusqu'au 1er janvier 2023.
- Le montant de la prime dépend du véhicule acheté et de la situation fiscale du foyer (site <https://www.primealaconversion.gouv.fr>) :

1. véhicule électrique neuf ou d'un véhicule hybride rechargeable neuf avec contrainte d'autonomie : 2 500 €, sans condition de revenus
2. véhicule électrique d'occasion ou d'un véhicule hybride rechargeable d'occasion avec contrainte d'autonomie : 1 000 € pour un foyer imposable et 2 500 € pour un foyer non imposable.
3. véhicule thermique (essence, diesel ou GPL) Crit'air 1 ou hybride rechargeable sans contrainte d'autonomie, neuf ou d'occasion, dont le taux de CO2 est inférieur ou égal à 122 g/km : 1 000 € pour un foyer imposable et 2 000 € pour un foyer non imposable.
4. véhicule thermique (essence, diesel ou GPL) Crit'air 2, neuf ou d'occasion, dont le taux de CO2 est inférieur ou égal à 122 g/km : 2 000 € pour un foyer non imposable.
5. deux-roues, trois-roues motorisé ou quadricycle électrique neuf : 100 € pour un foyer imposable et 1 100 € pour un foyer non imposable
6. selon les véhicules, le montant de la prime à la conversion est doublé pour les personnes non imposables dont le lieu de travail est situé à plus de 30 km en ligne directe de leur domicile, ou qui parcourent plus de 12 000 kilomètres par an avec leur véhicule personnel dans le cadre de leur activité professionnelle ou encore pour les personnes dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros. La prime pourra pour ces personnes atteindre 5 000 euros par exemple pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables neufs ou d'occasion.

Pour ce qui est de l'application des mesures, le principe est le même pour le bonus et la prime à la conversion : les véhicules commandés avant le 1er janvier 2019 et facturés au plus tard le 31 mars 2019, bénéficient des aides et primes selon le barème et les modalités 2018 s'ils sont plus avantageux.

Idem pour la location si le contrat est signé avant le 1er janvier 2019 et si le premier loyer est versé avant le 1er avril 2019.

Le détail des différents barèmes est consultable sur le site dédié qui vous permet aussi de faire une simulation et vérifier si vous êtes éligibles à la prime : <https://www.primealaconversion.gouv.fr>

Références :

Décret n° 2018-1318 du 28 décembre 2018 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants

Articles D.251-1 et suivants du Code de l'énergie

Fichier des véhicules assurés (FVA), contrôle automatisé : des moyens renforcés pour lutter contre la conduite sans assurance

A partir du 1er janvier 2019, les données du fichier des véhicules assurés (FVA) sont mises à la disposition des forces de l'ordre, policiers et gendarmes qui pourront savoir, en le consultant, si les véhicules qu'ils contrôlent sont assurés.

La création de ce fichier a été instaurée par la Loi de modernisation de la justice du XXIème siècle du 18 novembre 2016.

Objectif : lutter plus efficacement contre la conduite sans assurance en facilitant les contrôles des forces de l'ordre, jusqu'alors réalisés à partir de la simple présentation d'une attestation d'assurance et du certificat apposé sur le véhicule.

Le fichier est alimenté par les sociétés d'assurance et géré par l'Association pour la gestion des informations sur le risque en assurance (AGIRA) et contient les informations relatives aux contrats souscrits par les assurés : l'immatriculation du véhicule, le nom de l'assureur et le numéro du contrat avec sa période de validité.

Les éléments pourront être exploités par le FGAO (Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages) qui intervient notamment pour indemniser les victimes d'accidents de la circulation provoqués par des personnes non assurées.

De plus depuis le 1er janvier 2019, le non-respect de l'obligation d'assurance d'un véhicule peut faire l'objet d'une répression automatisée (par utilisation de la vidéoprotection par exemple), c'est-à-dire sans interpellation physique, avec envoi de l'avis de l'infraction au titulaire du certificat d'immatriculation et application de sa responsabilité pécuniaire (comme c'est déjà le cas par exemple pour les infractions à la vitesse, feu rouge, téléphone etc).

Enfin, rappelons que depuis le 1er novembre 2018, la conduite sans assurance peut faire l'objet d'une [amende forfaitaire délictuelle](#) tout comme la conduite sans permis.

Références :

Décret n° 2018-644 du 20 juillet 2018 relatif au dispositif de lutte contre le défaut d'assurance de responsabilité civile automobile

Décret n° 2016-1955 du 28 décembre 2016 portant application des dispositions des articles L. 121-3 et L. 130-9 du code de la route

Loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle

Article R121-6 et R130-11 du Code de la route

Ethylotest antidémarrage et suivi médico-psychologique : des outils à disposition des Préfets pour lutter contre l'alcool au volant

A partir du 1er janvier 2019, une mesure contre l'alcool au volant, expérimentée depuis décembre 2016 dans plusieurs départements comme la Drôme, est généralisée.

Elle permet aux Préfets de délivrer aux personnes souffrant de troubles liés à l'alcool, des permis de conduire d'une durée limitée et restreints à la conduite de véhicules équipés d'un antidémarrage par éthylotest électronique, le tout associé à un suivi médico-psychologique.

La commission médicale chargée d'évaluer l'aptitude médicale à la conduite qui constate chez un candidat ou un titulaire du permis de conduire (du groupe léger) un trouble de l'usage de l'alcool peut donner un avis d'aptitude temporaire de 6 à 12 mois, mais limitée à la conduite d'un véhicule équipé d'un antidémarrage par éthylotest électronique (EAD).

Si le Préfet suit l'avis de la commission et décide d'imposer cette restriction, le conducteur doit aussi suivre un stage spécifique dans un établissement spécialisé en addictologie.

Ce stage couvre une période de 6 à 12 mois correspondant à la durée de la prescription de l'EAD.

Il comporte 2 consultations médicales et 6 séances collectives.

A la fin de la période d'aptitude temporaire, si le mésusage d'alcool persiste, une nouvelle prescription du dispositif peut être proposée par les médecins de la commission médicale.

Le dispositif EAD doit être homologué. Il est installé par un professionnel agréé, aux frais du conducteur concerné (entre 1 500 et 2 000 euros, location possible).

Références :

Arrêté du 30 octobre 2016 relatif aux modalités de prescription et de mise en oeuvre du dispositif d'antidémarrage par éthylotest électronique sur proposition des commissions médicales en charge du contrôle médical de l'aptitude à la conduite

Arrêté du 21 décembre 2005 fixant la liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée

Du nouveau pour la carte mobilité inclusion (CMI) délivrée aux personnes en situation de handicap

Quelques changements sont également à noter concernant la carte mobilité inclusion (CMI) qui depuis le 1er janvier 2017 remplace en un seul format les cartes de stationnement, d'invalidité et de priorité délivrées aux personnes en situation de handicap.

Elle peut être attribuée à titre définitif ou à durée déterminée. Dans le cas d'une durée déterminée, elle ne peut pas être inférieure à 1 an sans pouvoir dépasser 20 ans.

A partir du 1er janvier 2019, les choses évoluent notamment pour la carte mobilité inclusion mention " invalidité ".

Elle est désormais attribuée **sans limitation de durée** :

- à toute personne qui présente un taux d'incapacité permanente d'au moins 80 %
- et dont le handicap n'est pas susceptible d'évoluer favorablement, compte tenu des données de la science.

Un arrêté doit encore fixer les modalités d'appréciation de ces situations.

Rappelons que la mention « invalidité » permet une priorité dans les files d'attente, un accès prioritaire aux places assises dans les transports en commun, dans les espaces et salles d'attente, dans les établissements et les manifestations accueillant du public, pour son titulaire et pour la personne qui l'accompagne dans ses déplacements.

Références :

Décret n° 2018-1222 du 24 décembre 2018 portant diverses mesures de simplification dans le champ du handicap

Article R.241-15 Code de l'action sociale et des familles

Un financement du permis de conduire pour les apprentis

A partir du 1er janvier 2019, une aide au permis de conduire d'un montant de 500 euros peut être versée aux apprentis.

C'est l'application d'une mesure instaurée par la Loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel.

L'apprenti doit être âgé d'au moins 18 ans, être titulaire d'un contrat d'apprentissage en cours d'exécution et être engagé dans la préparation des épreuves du permis de conduire de catégorie B.

Le montant est limité à 500 euros, quel que soit le montant des frais engagés par l'apprenti.

L'aide est attribuée une seule fois pour un même apprenti.

Elle est cumulable avec toutes les autres aides perçues par l'apprenti, y compris les prestations sociales.

Elle ne compte pas pour la détermination des plafonds de ressources du foyer fiscal de rattachement de l'apprenti pour le bénéfice de prestations sociales.

L'aide est financée par France compétences et versée par l'Agence de services et de paiement.

L'apprenti qui souhaite en bénéficier fait une demande au centre de formation d'apprentis où il est inscrit.

Le centre de formation d'apprentis vérifie que les conditions sont réunies puis verse l'aide à l'apprenti ou, le cas échéant, à l'école de conduite.

Il adresse ensuite la demande d'aide à l'Agence de services et de paiement pour que celle-ci le rembourse du montant de l'aide versé à l'apprenti.

Références :

Décret n° 2019-1 du 3 janvier 2019 relatif à l'aide au financement du permis de conduire pour les apprentis

Loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel (article 36)

La formation post permis des jeunes conducteurs en suspens

A partir du 1er janvier 2019, les jeunes conducteurs devaient pouvoir réduire la durée probatoire de leur permis de conduire en suivant une formation complémentaire d'une journée.

Mais pour rendre cette mesure effective, **des arrêtés, non parus à ce jour, doivent encore fixer plusieurs points d'importance**, comme par exemple le contenu et l'organisation de la formation complémentaire ou encore la formation spécifique des enseignants.

A suivre donc !

Voir notre article sur ce que l'on sait déjà du dispositif à ce jour : <https://www.automobile-club.org/actualites/l-auto-...>

Références :

L.223-1, R.223-1, nouvel article R.223-4-1 du Code de la route

Décret n° 2018-715 du 3 août 2018 pris en application de l'article L. 223-1 du code de la route

Ordonnance n° 2018-207 du 28 mars 2018 relative à la réduction du délai probatoire pour les titulaires d'un premier permis de conduire qui ont suivi une formation complémentaire

Loi n°2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle (article 109 -7°)

Contrôle technique : le renforcement du contrôle des émissions polluantes reporté

Initialement prévu au 1er janvier 2019, **le renforcement du contrôle des émissions polluantes** lors du contrôle technique des véhicules diesel légers a été reporté de 6 mois et **sera effectif le 1er juillet 2019**.

A partir de cette date, la mise en œuvre du contrôle de l'opacité des fumées conformément à la norme NF R10-025 : 2016 sera généralisée pour les véhicules diesel.

C'est la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui a instauré le principe de ce durcissement du contrôle des émissions de polluants atmosphériques lors du contrôle technique.

Références :

Arrêté du 20 décembre 2018 relatif au report, pour une durée de six mois, du renforcement du contrôle technique des véhicules diesel légers

Arrêté du 21 décembre 2017 relatif au renforcement, lors du contrôle technique, du contrôle des émissions de polluants atmosphériques émanant de l'échappement des véhicules légers

Arrêté du 8 juillet 2016 modifiant l'arrêté du 22 juin 2016 relatif aux modalités des mesures réalisées en application du décret n° 2016-812 du 17 juin 2016 portant application de l'article 65 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

Arrêté du 22 juin 2016 relatif aux modalités des mesures réalisées en application du décret n° 2016-812 du 17 juin 2016 portant application de l'article 65 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015

Décret n° 2016-812 du 17 juin 2016 portant application de l'article 65 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (article 65)

Les tarifs maxima des frais de fourrière revalorisés pour les voitures particulières

Depuis le 31 décembre 2018, [les tarifs maxima des frais de fourrière](#) pour automobiles sont à la hausse.

La revalorisation concerne les voitures particulières.

Les frais d'enlèvement grimpent de **117,50 euros à 119, 20 euros**.

Les frais de garde journalière passent de **6, 23 euros à 6,31 euros**.

La hausse s'applique sur le territoire national, à l'exception des villes les plus importantes (Paris, Lyon et Marseille) qui sont, elles, soumises à une tarification spéciale et plus onéreuse (arrêté du 28 novembre 2003).

Référence :

Arrêté du 28 décembre 2018 modifiant l'arrêté du 14 novembre 2001 fixant les tarifs maxima des frais de fourrière pour automobiles

Taxis : les tarifs 2019 publiés et du nouveau pour le contrôle des taximètres à Paris

Les tarifs des courses de taxi 2019 ont été publiés.

Le détail des tarifs et des différents forfaits est consultable dans [l'annexe de l'arrêté du 24 décembre 2018](#).

Sauf exception, les nouveaux tarifs entrent en vigueur à la date fixée par les arrêtés préfectoraux à paraître, et au plus tard le 1er février 2019.

Des mesures transitoires seront appliquées pour la période entre l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs et la modification des taximètres.

Cette hausse et l'application des suppléments font l'objet d'une mention manuscrite sur la note remise au consommateur.

Enfin à partir du 1er janvier 2019, une particularité des taxis parisiens disparaît.

Le contrôle périodique annuel de leur taximètre n'est plus assuré par la Préfecture de police de Paris. Cette opération est désormais réalisée, comme dans les autres villes, par des organismes agréés par les Préfets.

Références :

Arrêté du 24 décembre 2018 relatif aux tarifs des courses de taxi pour 2019

Arrêté du 11 décembre 2018 modifiant l'arrêté du 18 juillet 2001 relatif aux taximètres en service

Brevet de sécurité routière (BSR) / permis AM : la formation pratique renforcée

Le 1er mars 2019 marquera le **renforcement de la formation pratique du brevet de sécurité routière (BSR)** correspondant à la catégorie AM du permis de conduire, nécessaire aux personnes nées à partir de 1988 pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette) dès 14 ans.

Que ce soit sur cyclomoteur ou quadricycle léger, la formation pratique sera plus longue.

Elle passera **de 7 à 8 heures**.

Il s'agira d'une durée minimale qui pourra être dépassée avec l'accord express de l'élève ou, s'il est mineur, de l'un au moins de ses parents ou de son représentant légal.

Elle se déroulera sur 2 jours au moins et ne pourra pas dépasser 4 heures par jour.

Elle sera plus complète et **comptera 5 séquences au lieu de 3** (1° échanges sur les représentations individuelles autour de la conduite ; 2° formation à la conduite hors circulation ; 3° code de la route ; 4° formation à la conduite sur les voies ouvertes à la circulation publique ; 5° sensibilisation aux risques).

Un volume horaire minimal sera mis en place.

La durée totale de la formation à la conduite des séquences 2 et 4 sera de 6 heures au moins avec une répartition adaptée aux besoins mais d'une durée d'une 1 heure au moins pour la formation à la conduite hors circulation et de 3 heures au moins pour la formation à la conduite sur les voies ouvertes à la circulation publique.

Concernant les cyclomoteurs, l'accent est mis sur les équipements imposés lors des deux séquences de formation à la conduite qui sont plus précisément définis.

Les élèves devront être équipés d'un casque de type homologué, de gants adaptés à la pratique de la moto (marquage NF, CE ou EPI, soit renforcés et munis d'un dispositif de fermeture au poignet), d'un blouson ou d'une veste manches longues, d'un pantalon ou d'une combinaison et de bottes ou de chaussures montantes (bottes en caoutchouc et coupe-vents non autorisés).

A défaut d'un équipement non conforme, la formation ne pourra pas avoir lieu.

Autre nouveauté, **un livret de formation sera remis à l'élève** au moment de son inscription à la formation pratique. Le document pourra être dématérialisé. Il sera un outil pédagogique et d'échange entre l'enseignant de la conduite, l'élève et ses parents ou son représentant légal pour les mineurs.

Enfin concernant justement **les parents**, ils **seront impliqués dans la formation**.

Pour les élèves mineurs, la présence de l'un au moins des parents ou du représentant légal, sera obligatoire lors la dernière séquence de sensibilisation aux risques qui durera 1 heure au moins.

Référence :

Arrêté du 18 décembre 2018 modifiant l'arrêté du 8 novembre 2012 modifié fixant les conditions d'obtention du brevet de sécurité routière correspondant à la catégorie AM du permis de conduire

Pièces issues de l'économie circulaire : une information plus claire et plus complète du consommateur

A partir du 1er avril 2019 entreront en vigueur des mesures qui viendront mieux **garantir la possibilité pour le consommateur d'opter pour des pièces recyclées plutôt que neuves**, pour l'entretien et la réparation de son véhicule.

Rappelons que cette mesure a été instaurée par la Loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Elle oblige les professionnels commercialisant des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules de permettre aux consommateurs, concernant certaines pièces de rechange, de choisir des

pièces issues de l'économie circulaire (PIEC) à la place de pièces neuves.

L'objectif des nouvelles mesures est d'abord d'informer plus clairement le consommateur sur le principe même du choix qui s'offre à lui.

Il s'agit aussi de lui permettre de choisir en toute connaissance de cause, en lui donnant toutes les informations nécessaires concernant notamment le prix et l'origine: pièces recyclées par des centres de véhicules hors d'usage agréés (VHU) ou pièces remises en état conformément aux spécifications établies par les constructeurs, commercialisées sous la dénomination « échange standard ».

Le professionnel devra informer le consommateur de ce choix par un affichage clair, visible et lisible de l'extérieur, au niveau de l'entrée du public où le professionnel propose des prises de rendez-vous.

L'affichage précisera la liste des catégories de pièces concernées, une description des familles dont elles relèvent, et les cas dans lesquels le professionnel n'est pas tenu de les proposer.

Quand le professionnel dispose d'un site internet, ces informations devront aussi y figurer

Avant tout accord sur l'offre de service, le consommateur sera invité par le professionnel, sur tout support durable (au sens de l'article L-221-1 I 3° du code de la consommation), à indiquer son choix d'opter pour des PIEC, suivi obligatoirement de la mention suivante *"leur fourniture est effectuée sous réserve de disponibilité, de l'indication par le professionnel du délai de disponibilité et de leur prix, et sous réserve de ne pas relever des exemptions de l'article R224-23 du code de la consommation"*.

Si plusieurs PIEC peuvent convenir pour une même réparation, le professionnel présentera les différentes pièces et options pour que le consommateur fasse son choix, qu'il précisera sur support durable. En cas de dispense légale de proposer les PIEC, le document doit aussi le préciser, ainsi que le motif ne lui permettant pas d'utiliser des PIEC.

Le professionnel conservera un double des documents remis au consommateur.

Que ce soit au niveau d'un affichage ou dans les documents recueillant le choix du consommateur, ce sont les termes « pièces issues de l'économie circulaire » qui devront être utilisés avec possibilité d'employer l'acronyme « PIEC » s'il est précisé par un renvoi.

Références :

Arrêté du 8 octobre 2018 relatif à l'information du consommateur sur les prix et les conditions de vente des pièces issues de l'économie circulaire dans le cadre des prestations d'entretien ou de réparation des véhicules automobiles

Décret n° 2016-1890 du 27 décembre 2016 portant diverses dispositions d'adaptation et de simplification dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets

Décret n° 2016-703 du 30 mai 2016 relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire

Ordonnance n° 2016-301 du 14 mars 2016 relative à la partie législative du code de la consommation

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (article 77)

Articles L.224-67; R.224-22 à 25, L.112-1 et suivants du Code de la consommation

Une réglementation pour les équipements hivernaux

Il n'existe pas à ce jour de réglementation spécifique concernant l'usage de pneus hiver en France.

Cela va évoluer bientôt dans certains territoires.

Une loi dite « Loi Montagne » du 28 décembre 2016 a instauré un nouveau cadre en créant un nouvel article du Code de la route ([L.314-1 du Code de la route](#)) qui permet aux Préfets des départements des massifs Central, Jurassien et Vosgien, des Alpes, de la Corse et des Pyrénées d'imposer un équipement obligatoire des véhicules en période hivernale.

Un décret dont la parution est imminente **va fixer les modalités d'application de cette mesure** pour une application effective annoncée pour fin 2019 avec une période de transition jusqu'à l'hiver 2022.

A suivre !

Références :

Loi n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne (article 27)

Article L.314-1 du Code de la route

Des rendez-vous importants

2019 sera l'occasion de rendez-vous importants pour la mobilité.

A partir de janvier et pour trois mois s'ouvre un Grand Débat national qui a pour objectif de donner la parole aux Français sur quatre questions majeures : la transition écologique, la fiscalité, la démocratie et la citoyenneté, l'organisation de l'État et des services publics.

Tous les détails [ici](#).

Sur le terrain législatif, la très attendue Loi d'orientation des mobilités marquera également la nouvelle année.

Elle a pour ambition d'améliorer concrètement les déplacements du quotidien pour tous nos concitoyens et dans tous les territoires, avec des transports plus efficaces, plus propres, plus accessibles.

Parmi les 15 mesures clés qui vont particulièrement intéresser les usagers dans leur quotidien, citons la remise en état de nos réseaux routiers, la mobilité des personnes handicapées, le développement du covoiturage, un plan vélo, le permis de conduire moins cher etc.

Voir [le dossier](#).

Et n'oublions pas les [élections européennes](#) qui seront une autre occasion d'évoquer cette nécessaire mobilité pour tous, durable et responsable à l'échelle de l'Europe.

Des anniversaires

Le 1er janvier 2019 marque également les anniversaires de mesures emblématiques comme la dépenalisation du stationnement payant (1 an) ou encore l'obligation de désignation des conducteurs commettant une infraction routière au volant d'un véhicule de société (2 ans).