



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 1^{er} mars 2023
(OR. en)

6795/23

Dossier interinstitutionnel:
2023/0053(COD)

TRANS 74
IA 29
CODEC 253

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	1 ^{er} mars 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 127 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 127 final.

p.j.: COM(2023) 127 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.3.2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne une révision majeure des règles de l'Union relatives au permis de conduire. Il s'agit de la troisième révision de ces règles, introduites pour la première fois en 1980 par la directive 80/1263/CEE¹, suivie de la deuxième directive² relative au permis de conduire (91/439/CEE) et de la troisième directive relative au permis de conduire (2006/126/CE)³⁴.

• Justification et objectifs de la proposition

La sécurité routière dans l'UE s'est nettement améliorée au cours des vingt dernières années. Le nombre de tués sur les routes a diminué de 61,5 %, passant d'environ 51 400 en 2001 à environ 19 800 en 2021. Toutefois, l'amélioration de la sécurité routière n'a pas été aussi marquée que nécessaire. Le ralentissement de la réduction du nombre de tués sur les routes qui a commencé en 2014 a incité les ministres des transports de l'UE à publier une déclaration ministérielle sur la sécurité routière lors du Conseil informel «Transports» qui s'est tenu à La Valette en mars 2017⁵, déclaration dans laquelle les États membres ont invité la Commission à étudier le renforcement du cadre juridique de l'UE en matière de sécurité routière pour faire en sorte que moins de personnes meurent dans des accidents de la route.

Dans le cadre de son troisième train de mesures sur la mobilité, présenté en mai 2018, la Commission a publié un «plan d'action stratégique sur la sécurité routière»⁶, dans lequel elle appelait à adopter une nouvelle approche pour contrer la tendance à la stagnation des chiffres de sécurité routière dans l'Union européenne et se rapprocher de l'objectif à long terme de «zéro accidents» de la route dans l'UE d'ici 2050 («Vision zéro»). En juin 2019, la Commission a publié le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»⁷. Elle y a proposé de nouveaux objectifs intermédiaires consistant à réduire de 50 % le nombre de décès dus à des accidents de la route entre 2020 et 2030 et à réduire de 50 % le nombre de blessures graves dans la même période, comme recommandé par la déclaration de La Valette.

¹ JO L 375 du 31.12.1980, p. 1, [EUR-Lex - 31980L1263 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

² JO L 237 du 24.8.1991, p. 1 [EUR-Lex - 31991L0439 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³ JO L 403 du 30.12.2006, p. 18 [EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴ La première directive relative au permis de conduire (directive 80/1263/CEE) a instauré le tout premier ensemble de règles dans l'UE en ce qui concerne l'harmonisation des régimes nationaux de permis de conduire, notamment par l'introduction d'un modèle communautaire de permis, la définition préliminaire des catégories de véhicules et la fixation des conditions dans lesquelles les permis de conduire peuvent être délivrés ou échangés dans l'ensemble de l'UE. Ces règles ont été affinées et étendues dans la deuxième directive relative au permis de conduire (directive 91/439/CEE). Plus important encore, cette directive a établi la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les États membres et introduit des exigences relatives à un âge minimal pour l'obtention d'un permis de conduire. La troisième directive relative au permis de conduire (directive 2006/126/CE) a été approuvée en décembre 2006 et a été modifiée à onze reprises entre 2009 et 2020, principalement pour améliorer l'harmonisation des normes et exigences communes et l'adapter aux évolutions technologiques.

⁵ Voir: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; en juin 2017, le Conseil a adopté des conclusions sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette (voir document 9994/17).

⁶ Annexe I du document COM(2018) 293 final (L'Europe en mouvement. Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre) [EUR-Lex - 52018DC0293 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

Dans sa stratégie de mobilité durable et intelligente⁸ présentée en 2020, la Commission a réaffirmé l'objectif de zéro décès dans tous les modes de transport d'ici à 2050 et annoncé la révision de la directive relative au permis de conduire, notamment pour tenir compte de l'innovation technologique, y compris les permis de conduire mobiles, au titre de l'initiative phare n° 10 «Renforcer la sûreté et la sécurité des transports». En octobre 2021, le Parlement européen a adopté une résolution sur le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030⁹, dans laquelle il invite la Commission à continuer de promouvoir la sécurité routière, notamment par des normes plus élevées relatives à la formation des conducteurs.

La présente proposition a été annoncée dans le programme de travail de la Commission pour 2022 au titre de l'annexe II (initiatives REFIT), sous la rubrique «Un nouvel élan pour la démocratie européenne»¹⁰, et elle contribue au programme «Mieux légiférer»¹¹ en veillant à ce que la législation existante soit plus simple et claire, ne crée pas de charge inutile et suive le rythme des évolutions politiques, sociétales et technologiques.

L'UE et les autres États membres de l'EEE appliquent l'un des cadres les plus avancés au monde en matière de permis de conduire. Au total, il couvre plus de 250 millions de conducteurs. La pierre angulaire de ce cadre est la directive relative au permis de conduire, qui établit des mesures juridiques communes pour la reconnaissance et la délivrance des permis de conduire dans l'Union européenne. Ses objectifs sont l'amélioration de la sécurité routière et la facilitation de la libre circulation des citoyens au sein de l'UE. Avec la libre circulation établie par le marché unique européen, les règles de l'UE en matière de permis de conduire ont contribué à faciliter les déplacements transfrontières et ont simplifié le changement de résidence pour les citoyens qui s'établissent dans un autre État membre. Néanmoins, les citoyens sont toujours confrontés à des incohérences entre les approches nationales, qui affectent leur droit de conduire. Ils sont également confrontés à des lacunes et à des difficultés dans la mise en œuvre de la directive.

La présente initiative s'appuie sur la directive 2006/126/CE, qui vise à améliorer la sécurité routière et à faciliter la libre circulation par:

- l'introduction d'un modèle de permis de conduire unique de l'Union européenne obligatoire pour tous les conducteurs à partir de 2033, dans le but d'assurer une meilleure protection contre la fraude et la falsification;
- la catégorisation des permis de conduire en fonction des types de véhicules et des âges minimaux pour conduire ces derniers;
- le renouvellement administratif obligatoire de tous les nouveaux permis de conduire tous les 10 ans;
- une simplification de la charge administrative pesant sur les conducteurs qui transfèrent leur lieu de résidence dans un autre État membre;
- l'application de normes minimales communes concernant les compétences, les connaissances, ainsi que l'aptitude physique et mentale des conducteurs;
- un accès progressif aux motocycles puissants, sur la base d'un âge minimal et de l'expérience acquise sur des motocycles moins puissants;

⁸ COM(2020) 789 final [EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_FR.pdf

¹⁰ COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹¹ SWD(2021) 305 final [Mieux légiférer \(europa.eu\)](#)

- la création d'un réseau d'échange d'informations sur les permis de conduire entre les autorités nationales (RESPER).

Le rapport d'analyse d'impact¹² a confirmé la nécessité d'une mise à jour des règles de l'UE régissant les permis de conduire afin de soutenir les efforts visant à réduire le nombre de tués et de blessés graves sur les routes et à réduire encore les charges administratives et les obstacles à la libre circulation des citoyens dans l'UE. Dans de nombreux accidents graves entraînant la mort, des pertes graves de santé et des blessures non mortelles, les compétences, les connaissances, le comportement et l'aptitude médicale du conducteur jouent un rôle important, et il reste trop de titulaires de permis de conduire dont la présence sur les routes de l'UE présente des risques en raison de leur manque d'aptitude à la conduite. L'évaluation ex post¹³ a montré que l'examen fondé sur l'âge actuellement utilisé n'est plus perçu comme le plus pertinent. Bien qu'il existe des preuves d'une détérioration physique potentielle due à l'âge, certaines études ont conclu que certains problèmes de santé spécifiques, tels que la toxicomanie, les maladies mentales, l'épilepsie et le diabète, les affections cardiaques et l'apnée du sommeil, ne sont pas nécessairement liés à l'âge. Il s'agit toutefois de facteurs plus importants que l'âge en ce qui concerne l'aptitude médicale à la conduite.

Les compétences, les connaissances, la sensibilisation aux risques et l'expérience des conducteurs restent limitées, en particulier pour les conducteurs novices. Le nombre plus élevé d'accidents et de décès chez les conducteurs novices indique que les exigences relatives à la délivrance des permis de conduire ne sont pas pleinement adaptées aux objectifs de sécurité routière. En outre, l'introduction progressive de nouvelles technologies telles que des systèmes avancés d'aide à la conduite et, à l'avenir, des véhicules automatisés aura une incidence considérable sur l'utilisation des véhicules. Si ces technologies sont susceptibles d'améliorer la sécurité routière et de contribuer à une mobilité plus inclusive, elles posent également de nouveaux défis aux conducteurs en ce qui concerne les compétences et la connaissance des nouvelles fonctionnalités, qui ne sont pas couvertes par la directive actuelle.

En ce qui concerne les obstacles à la libre circulation des personnes, des procédures inutiles ou injustifiées pour obtenir le permis ou pour exercer ou maintenir le droit de conduire dans un autre pays de l'UE restent en place lorsque les conducteurs obtiennent, utilisent, remplacent, renouvellent ou échangent un permis de conduire. Au final, cela entrave leur circulation au sein de l'UE. Selon l'évaluation, certaines mesures de la directive (telles que la notion de résidence normale) ont été difficiles à appliquer et peuvent avoir entraîné une charge administrative élevée ou constituer des obstacles à la libre circulation. Dans la pratique, des citoyens qui disposent de droits de conduire bien documentés et qui sont confrontés à de tels obstacles peuvent rester sans permis de conduire pendant une période allant jusqu'à six mois, voire plus. En outre, la directive actuelle peut, dans certains cas, empêcher les citoyens de l'Union d'obtenir un permis de conduire dans les pays de l'UE dont leur connaissance de la langue locale est insuffisante et où un interprète n'est pas autorisé pendant les épreuves. De surcroît, il n'existe pas de règles communes pour l'échange des permis de conduire délivrés par des pays tiers lorsque le titulaire établit sa résidence dans l'Union européenne, et les permis de conduire de l'UE obtenus dans un État membre en échange du permis d'un pays tiers peuvent cesser d'être valables si cette personne transfère sa résidence dans un autre État membre.

¹² SWD(2023) 128 final.

¹³ SWD(2022) 17 final [EUR-Lex - 52022SC0017 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Enfin, plusieurs États membres¹⁴ ont introduit ou envisagent d'introduire des permis de conduire mobiles (numériques) nationaux non assortis de la délivrance d'un document physique (c'est-à-dire d'une carte). Étant donné que la directive actuelle n'établit le principe de reconnaissance mutuelle que pour les permis physiques, les permis de conduire mobiles ne resteront valables que sur le territoire de l'État de délivrance. Par conséquent, le cadre actuel empêche de tirer parti des avantages de la transformation numérique du transport routier au niveau européen et entrave la libre circulation dans l'ensemble de l'UE.

La nouvelle proposition de directive relative au permis de conduire s'appuie sur les objectifs de la directive précédente, à savoir améliorer la sécurité routière et faciliter la libre circulation, mais répond également à la nécessité d'une durabilité accrue et d'une transformation numérique du transport routier. La proposition contribue également à la réalisation des objectifs de développement durable¹⁵: en effet, elle contribue à rendre les villes et les établissements humains d'ici à 2030 ouverts à tous, sûrs, résilients et durables et à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable. Elle accorde également une attention particulière aux besoins en matière de sécurité routière de tous les groupes de la société, notamment les usagers de la route vulnérables tels que les piétons, les cyclistes, les usagers des véhicules à deux roues motorisés, les usagers des dispositifs de mobilité individuelle et les personnes handicapées ou à mobilité réduites ou présentant des problèmes d'orientation¹⁶. En incluant de nouvelles règles sur la transmission automatique et en augmentant la masse maximale de la plupart des véhicules à émission nulle dans la catégorie B, la proposition facilitera l'utilisation de ces véhicules, contribuant ainsi à la réalisation des objectifs de la loi européenne sur le climat¹⁷ et de l'ambition «zéro pollution» du pacte vert pour l'Europe, consistant à disposer d'un environnement exempt de pollution nocive d'ici à 2050¹⁸.

La nouvelle proposition de directive relative au permis de conduire est cohérente avec le règlement sur le portail numérique unique¹⁹, qui donne accès à des informations, à des services d'assistance et de résolution de problèmes en ligne et à des procédures d'administration en ligne via le portail «L'Europe est à vous». Les informations régies par la proposition figurent déjà à l'annexe I du règlement sur le portail numérique unique. Afin de réduire encore la charge administrative, l'annexe II de la directive relative au permis de conduire sera modifiée afin de garantir que la procédure administrative proposée aux citoyens et aux résidents se déroule entièrement en ligne.

¹⁴ Déjà disponible (Espagne, Danemark, Grèce, Pologne, Portugal) et en cours d'examen (Autriche, Belgique, Chypre, Estonie, Finlande, Allemagne, Irlande, Italie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Suède), comme il ressort du document informel n° 10 de la CEE-ONU du 13 septembre 2022 et des activités de consultation.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section

¹⁶ Objectif #11 et cible 11.2 du programme de développement durable des Nations unies à l'horizon 2030 (<https://sdgs.un.org/2030agenda>)

¹⁷ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹⁸ COM(2021) 400 final, [EUR-Lex - 52021DC0400 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹⁹ Règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil du 2 octobre 2018 établissant un portail numérique unique pour donner accès à des informations, à des procédures et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

L'objectif de l'initiative est donc d'améliorer la sécurité routière et de faciliter la libre circulation des personnes dans l'Union européenne tout en contribuant à un transport routier durable et à sa transformation numérique:

- *en améliorant les aptitudes, les connaissances et l'expérience en matière de conduite, ainsi qu'en réduisant et en sanctionnant les comportements dangereux*: les règles relatives à la formation, à l'évaluation et à la période probatoire des conducteurs garantiront que les jeunes conducteurs et les conducteurs novices, en particulier, acquièrent les aptitudes, les connaissances, l'expérience et la sensibilisation aux risques nécessaires pour conduire en toute sécurité. En outre, tous les conducteurs devraient bénéficier d'une amélioration des aptitudes et des connaissances en matière de technologies de pointe, en exploitant pleinement le potentiel de l'innovation en matière de sécurité et d'environnement, ainsi que sur la manière de garantir une coexistence sûre du trafic motorisé et des modes de transport actifs. Les conducteurs devraient être tenus responsables de leurs comportements dangereux en matière de conduite dans tous les États membres, afin de créer un environnement propice à l'amélioration de la sécurité routière;
- *en garantissant une aptitude physique et mentale adéquate des conducteurs dans l'ensemble de l'UE*: les règles relatives à l'aptitude physique et mentale à la conduite des conducteurs non professionnels seront améliorées et mises à jour pour tenir compte des dernières évolutions technologiques et conformément au modèle du handicap fondé sur les droits de l'homme²⁰. En outre, l'examen médical dans l'ensemble de l'UE sera amélioré afin de mieux contribuer à la réalisation des objectifs en matière de sécurité routière;
- *en supprimant les obstacles inadéquats ou inutiles auxquels sont confrontés les demandeurs et les titulaires de permis de conduire*: plusieurs obstacles subsistent en ce qui concerne l'accès des conducteurs aux permis et la reconnaissance de leurs droits de conduire, ce qui en retour entrave la libre circulation dans l'UE: difficultés liées aux examens de conduite résultant d'un manque de connaissances des langues, règles différentes pour déterminer la résidence normale des résidents dans l'UE ou absence de continuité de certains droits de conduire lorsqu'ils voyagent et changent de résidence dans l'UE. La suppression de ces obstacles devrait également contribuer à remédier à la pénurie actuelle de conducteurs, en particulier de poids lourds, sans compromettre la sécurité routière. En outre, une harmonisation plus poussée de la validité des permis de conduire et un permis de conduire mobile devraient être introduits.

Des informations plus détaillées sur la manière dont l'initiative traite les objectifs susmentionnés et les problèmes connexes sont présentées au chapitre 3 du présent exposé des motifs.

Afin de garantir une approche cohérente dans le domaine de la sécurité routière en ce qui concerne l'application transfrontière des règles de circulation routière, un paquet de négociation est élaboré, qui se compose de trois initiatives: outre la présente proposition, il contient également une proposition de directive modifiant la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier

²⁰ Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées du 13 décembre 2006, à laquelle l'UE est partie depuis le 21 janvier 2011.

d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière («directive CBE»)^{21,22}, et une proposition de directive sur l'effet, à l'échelle de l'Union, de certaines décisions de déchéance du droit de conduire²³.

Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action

La présente proposition est cohérente avec les autres dispositions législatives de l'UE en matière de sécurité routière: Directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs^{24,25}; directive (UE) 2015/413²⁶ et le «règlement relatif à la sécurité générale»^{27,28}. Elle est également cohérente avec le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Recommandations pour les prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»²⁹.

L'initiative est également alignée sur la directive CBE. Dans le cadre de l'assistance mutuelle (article 15), la directive relative au permis de conduire prévoit également un réseau d'échange d'informations relatives aux permis de conduire (RESPER) qui peut être utilisé pour la mise en œuvre et le contrôle du respect de la directive relative au permis de conduire, de la directive relative à la qualification et à la formation des conducteurs professionnels et de la directive CBE. Il existe actuellement une incertitude juridique quant à la possibilité d'utiliser le réseau RESPER aux fins de la directive CBE (en s'appuyant sur EUCARIS) en raison de la formulation de l'article 15 de la directive relative au permis de conduire et du fait que l'article 4, paragraphe 4, de la directive CBE exige que les États membres veillent à ce que l'échange d'informations au titre de cette même directive s'effectue *«sans échange de données provenant d'autres bases de données qui ne sont pas utilisées aux fins de la présente directive»*. Par conséquent, la grande majorité des services répressifs n'utilisent pas RESPER à des fins de contrôle.

La directive CBE est en cours de révision parallèlement à la révision de la directive relative au permis de conduire, tant pour des raisons juridiques que pour des raisons de cohérence. Dans ce contexte, la suppression des restrictions à l'utilisation d'autres bases de données est envisagée. L'accès à RESPER à des fins de maintien de l'ordre sera possible dans les conditions spécifiées par la directive relative au permis de conduire et, par conséquent, un plus grand nombre d'infractions devraient faire l'objet d'une enquête concluante. En outre, la révision de la directive relative au permis de conduire permettra de clarifier tous les cas

²¹ COM(2023) 126 final.

²² JO L 68 du 13.3.2015, p. 9, [EUR-Lex - 32015L0413 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ JO L 330 du 23.12.2022, p. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁵ Qui fixe des règles spéciales pour la qualification et la formation des conducteurs professionnels de ces véhicules.

²⁶ Qui facilite l'échange d'informations entre les États membres lorsque des infractions en matière de sécurité routière sont commises avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre.

²⁷ Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1) [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁸ Qui prévoit l'équipement obligatoire des véhicules neufs avec des dispositifs de sécurité avancés.

²⁹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

d'utilisation nécessitant l'accès à RESPER dans le cadre du maintien de l'ordre, afin d'éliminer complètement les incertitudes juridiques.

Il est proposé que les dispositions relatives à l'effet, à l'échelle de l'Union, de certaines décisions de déchéance du droit de conduire fassent l'objet d'un acte distinct. Il couvrira l'exécution transfrontière de ces décisions, tandis que les conséquences sur la délivrance resteront abordées dans la présente initiative.

La proposition s'inscrit également dans le cadre de l'Année européenne des compétences, qui vise à promouvoir l'apprentissage tout au long de la vie, à renforcer la compétitivité des entreprises de l'UE et à soutenir la transition écologique et numérique d'une manière socialement équitable.

• **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La directive relative au permis de conduire régit les droits de conduire en fonction des catégories de véhicules. Certaines catégories sont définies par référence aux règles de l'UE:

- la directive 96/53/CE du Conseil fixant les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international³⁰, qui permet d'identifier les types de véhicules à carburant alternatif;
- le règlement (UE) n° 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles³¹, qui permet de définir les types de cyclomoteurs, de motocycles, de motocycles à trois roues et de quadricycles.

La directive fixe l'âge minimal pour l'obtention d'un permis de conduire pour les futurs conducteurs professionnels, qui sont soumis à la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs³².

En outre, les règles relatives à la protection des données à caractère personnel s'appliquent également à l'échange d'informations relatives aux permis de conduire, en particulier le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données)³³.

Le 3 juin 2021, la Commission a adopté une proposition³⁴ de révision du règlement (UE) n° 910/2014³⁵ en ce qui concerne l'établissement d'un cadre européen relatif à une identité numérique. Ce nouveau cadre fournit des éléments de base pertinents pour les permis de conduire mobiles. En particulier, l'identité électronique et, potentiellement, les fonctions de portefeuille électronique peuvent être utilisées pour mettre au point une solution interopérable pour les permis de conduire mobiles de l'UE.

³⁰ JO L 235 du 17.9.1996, p. 59, [EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³¹ JO L 60 du 2.3.2013, p. 52 [EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³² JO L 330 du 23.12.2022, p. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³³ JO L 119 du 4.5.2016, p. 1 [EUR-Lex - 32016R0679 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁴ COM(2021) 281 final [EUR-Lex - 52021PC0281 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁵ Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur, JO L 257 du 28.8.2014, p. 73 [EUR-Lex - 32014R0910 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

La présente proposition est cohérente avec l'objectif de neutralité climatique de l'Union à l'horizon 2050, prévu à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil, qui établit le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique, et contribue à cet objectif.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La proposition est fondée sur l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'UE (ci-après le «TFUE»)³⁶. L'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE dispose que l'Union européenne est compétente dans le domaine des transports pour établir des mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports, y compris la sécurité routière.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

L'Union dispose déjà d'une compétence dans le domaine des permis de conduire, en vertu de la directive 2006/126/CE. Les questions liées au permis de conduire contiennent des aspects transnationaux qui ne peuvent être couverts par les seuls États membres. Si la directive relative au permis de conduire constitue une étape importante dans le processus d'harmonisation des règles relatives aux permis de conduire et contribue à la mise en œuvre des politiques de l'UE, elle a déjà été modifiée à onze reprises pour harmoniser les normes et exigences communes et pour adapter les règles aux progrès scientifiques et techniques réalisés depuis 2006. Les nouvelles règles introduites par la présente proposition restent dans les limites des compétences conférées à l'Union en application de l'article 91, paragraphe 1, du TFUE et, compte tenu de leur lien avec le cadre existant en matière de permis de conduire, ne peuvent être concrétisées de manière adéquate qu'au niveau de l'Union.

Compte tenu des objectifs de l'UE en matière de sécurité routière et des progrès insuffisants attendus dans la réduction du nombre de tués et de blessés graves sur les routes, une action supplémentaire de l'UE est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés. Par exemple, la lutte contre les comportements dangereux sur les routes ne peut produire tous ses effets que si les contrevenants non résidents s'exposent du fait de leur comportement à des conséquences identiques à celles qui s'appliquent aux résidents. Ces objectifs ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres, compte tenu de la dimension transfrontière de ces questions.

Une action supplémentaire au niveau de l'UE est également nécessaire pour supprimer les obstacles inutiles et injustifiés à la libre circulation des personnes résultant de procédures non optimales en matière de délivrance et de renouvellement des permis de conduire. Ces problèmes doivent être traités au niveau de l'UE, car ils ont également une dimension transfrontière. En ce qui concerne le cas spécifique des permis de conduire mobiles, ils ne peuvent être mutuellement reconnus dans l'ensemble de l'UE que si les solutions utilisées par les États membres sont harmonisées etinteropérables.

Sans l'intervention de l'UE, la coopération entre les États membres en matière de permis de conduire se serait poursuivie au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux, ce qui aurait alors entraîné une plus grande complexité du système de délivrance des permis et une charge administrative accrue pour les titulaires de permis et les administrations. Les conducteurs ont également pu être confrontés à des problèmes administratifs lorsqu'ils se rendent dans des

³⁶ JO C 115 du 9.5.2008, p. 85 [EUR-Lex - 12008E091 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

États membres³⁷ qui ne sont pas parties à la convention de Vienne³⁸, par exemple l'obligation de détenir un permis de conduire international. Enfin, les titulaires d'un permis de conduire de l'UE qui changeraient de résidence dans l'UE devraient obtenir un nouveau permis de conduire délivré par leur nouveau pays de résidence, soit par un échange administratif, soit par la réussite de l'examen de conduite comme tout autre candidat. En l'absence d'intervention de l'UE, l'intégration des conducteurs professionnels étrangers dans le secteur du transport routier de l'UE restera limitée en raison des difficultés administratives rencontrées par les conducteurs étrangers pour conserver leurs droits de conduire. La suppression de cet obstacle pourrait contribuer à résoudre le problème de la pénurie de conducteurs dans l'UE, parallèlement à d'autres actions allant au-delà de cette mesure, par exemple en ce qui concerne les qualifications des conducteurs, l'amélioration des conditions de travail et les défis structurels.

- **Proportionnalité**

La proposition est nécessaire et proportionnée à l'objectif consistant à faciliter la libre circulation grâce à des règles harmonisées supplémentaires en matière de permis de conduire, étant donné que les États membres ne peuvent à eux seuls garantir la reconnaissance sans discontinuité du droit de conduire conféré par un permis de conduire délivré par un autre État membre.

La proposition ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs d'amélioration du niveau de sécurité routière et de facilitation de la libre circulation, étant donné que les options stratégiques adoptées offrent toujours un niveau de flexibilité adéquat aux États membres. Seules des exigences minimales en matière d'harmonisation sont prévues pour les permis de conduire mobiles, les règles relatives aux périodes probatoires permettent aux États membres d'appliquer des conditions ou restrictions nationales supplémentaires aux conducteurs novices, et les règles relatives à l'échange de permis de conduire avec des pays tiers sont définies de manière stricte.

Une approche transparente, efficace et coordonnée fondée sur l'égalité de traitement des usagers de la route dans l'UE est donc nécessaire, en particulier en tant que condition préalable au principe de reconnaissance mutuelle des permis de conduire, et la proposition envisagée est conforme au principe de proportionnalité.

- **Choix de l'instrument**

Dans un souci de rédaction juridique claire et cohérente, une révision complète de la directive est la solution juridique la plus adéquate.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

En 2022, la Commission européenne a publié une évaluation ex post³⁹ de la directive 2006/126/CE, conformément aux principes du programme «Mieux légiférer». L'évaluation a montré que l'action combinée de la directive 2006/126/CE et des deux actes qui l'ont précédée avait permis d'accroître le niveau de sécurité des usagers de la route au sein de

³⁷ Espagne, Malte, Chypre et Irlande.

³⁸ Convention sur la circulation routière conclue à Vienne le 8 novembre 1968.

³⁹ SWD(2022) 17 final.

l'Union et de faciliter la libre circulation. L'évaluation a également mis en évidence un effet positif de la directive relative au permis de conduire sur la réduction de la fraude au permis de conduire et du tourisme du permis de conduire. Elle a permis de réduire la charge administrative, en particulier pour les titulaires de permis de conduire. Elle a également démontré qu'il était possible de renforcer le niveau de sécurité ainsi que l'efficacité et la proportionnalité de certaines des exigences réglementaires. L'évaluation a reconnu que le système de transport de l'UE évoluait rapidement, en raison de l'incidence de la numérisation, de l'importance croissante accordée aux modes actifs dans les transports urbains, de l'émergence de nouvelles formes de mobilité, de l'évolution de la connectivité et de l'automatisation et du rôle croissant de l'intelligence artificielle, ainsi que de l'adoption de véhicules à émissions faibles ou nulles. Elle a conclu que le cadre législatif actuel devait être adapté, non seulement pour répondre aux besoins actuels, mais aussi pour relever les défis futurs.

L'évaluation a également conclu que les solutions numériques, y compris les permis de conduire mobiles et RESPER, n'avaient pas été suffisamment explorées. Elle a également constaté que les règles relatives aux compétences et aux connaissances en matière de conduite ne tenaient pas suffisamment compte des nouvelles solutions technologiques, telles que les systèmes avancés d'assistance aux conducteurs, la conduite semi-automatisée et automatisée, l'utilisation de simulateurs, ainsi que l'adoption de solutions de micromobilité et de véhicules à émissions faibles ou nulles équipés d'une transmission automatique de vitesse.

En outre, certaines dispositions ne sont pas optimales en ce qui concerne la facilitation de la libre circulation des personnes, telles que celles relatives à l'établissement de la résidence normale, à la reconnaissance des permis de conduire étrangers et aux durées de validité. En outre, la directive n'est pas totalement complémentaire de la directive (UE) 2015/413⁴⁰ en ce qui concerne l'exécution des sanctions applicables aux infractions dans ce domaine. La directive doit également être mieux alignée sur le règlement relatif à la sécurité générale⁴¹.

- **Consultation des parties intéressées**

Conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation, des consultations des parties intéressées ont été menées au cours de l'évaluation ex post et de l'analyse d'impact.

Au cours de l'évaluation ex post, un atelier pour les parties intéressées a été organisé le 16 octobre 2020 afin de recueillir des éléments probants, de confirmer les conclusions recensées, d'obtenir un retour d'information sur les conclusions émergentes et de recueillir des avis.

Une consultation publique ouverte a eu lieu entre le 28 octobre 2020 et le 20 janvier 2021, permettant au public et aux parties intéressées d'exprimer leur point de vue sur les règles en vigueur.

Au cours de la phase préparatoire de l'analyse d'impact, les parties intéressées ont eu la possibilité de fournir un retour d'information sur l'analyse d'impact initiale (T2 2021). Les activités de consultation ciblées suivantes ont été menées ultérieurement:

- Deux cycles d'entretiens:
 - des entretiens exploratoires au cours de la phase de démarrage (T1 et T2 2022);

⁴⁰ JO L 68 du 13.3.2015, p. 9, [EUR-Lex - 32015L0413 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴¹ JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, [EUR-Lex - 32019R2144 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

- des entretiens approfondis visant à combler les lacunes en matière d'information et à évaluer les effets escomptés des mesures (T2 et T3 2021).
- Deux cycles d'enquêtes:
 - une enquête visant à étayer l'analyse du problème (T2 2022);
 - une enquête visant à évaluer les effets des mesures (T2 et T3 2022).

Enfin, une nouvelle consultation publique ouverte a eu lieu au T3 2022.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Au cours de l'analyse d'impact, trois ateliers d'experts ont eu lieu:

- formation, évaluation et catégories de véhicules, T1 2022;
- délivrance et reconnaissance mutuelle des permis de conduire, T2 2022;
- conséquences des infractions routières et aptitude médicale, T2 2022.

Les propres travaux des services de la Commission sur l'analyse d'impact ont été complétés par une étude d'appui externe réalisée par le consortium indépendant composé de COWI, d'Ecorys et de NTUA.

Au cours de la phase préparatoire de l'évaluation ex post et de l'analyse d'impact, le comité pour le permis de conduire institué par l'article 9 de la directive actuelle, composé essentiellement d'experts des États membres, a été régulièrement informé et consulté.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition de révision de la directive relative au permis de conduire est accompagnée d'un rapport d'analyse d'impact⁴², dont un projet a été soumis au comité d'examen de la réglementation le 12 octobre 2022. Ce dernier a émis un avis positif le 18 novembre 2022⁴³. Le rapport d'analyse d'impact a été révisé conformément aux recommandations du comité d'examen de la réglementation. Il a également été donné suite à des observations techniques plus détaillées de celui-ci. Le rapport d'analyse d'impact comporte une description détaillée des options stratégiques, figurant à la section 5, tandis qu'une analyse complète des effets de toutes les options est présentée à la section 6. Les options stratégiques analysées sont synthétisées comme suit:

Option A

L'option A (OS-A) comprend des mesures qui sont communes aux trois options stratégiques. Les mesures relevant de l'OS-A visent à aligner la directive relative au permis de conduire sur les évolutions technologiques, scientifiques et sociétales dans l'UE, en améliorant ses principales dispositions et en répondant aux besoins et aux possibilités du marché.

En ce qui concerne la sécurité routière, elle élargit l'éventail des questions faisant l'objet d'un examen. Elle améliore également les moyens techniques (RESPER) soutenant la coopération entre les autorités compétentes dans le cadre de la lutte contre la fraude et la falsification. Elle adapte les règles pour tenir compte de l'augmentation du nombre de véhicules à carburant alternatif dans le parc de l'UE. Enfin, elle met également à jour les normes relatives à l'aptitude physique et mentale à la conduite et met en place une nouvelle plateforme

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

spécifique de partage d'informations afin de permettre une diffusion plus large des connaissances entre les autorités.

En ce qui concerne la libre circulation, elle introduit une même validité administrative des permis de conduire pour les catégories A et B applicable dans tous les États membres et précise les cas dans lesquels la validité peut être réduite ou prolongée. Elle établit également la reconnaissance mutuelle des équivalences facultatives⁴⁴, clarifie certains aspects liés à la mise en œuvre de la notion de résidence normale et introduit des équivalences supplémentaires. Enfin, elle introduit le permis de conduire mobile de l'UE, ainsi que la possibilité d'apposer un code QR sur le permis de conduire physique.

Option B

L'option B (OS-B) représente un renforcement de l'intervention de la politique en matière de sécurité routière, ainsi qu'une réduction de la charge administrative de certaines catégories de conducteurs.

En ce qui concerne la sécurité routière, outre les mesures prévues dans l'OS-A, elle introduit de nouvelles règles concernant la période de formation et la période probatoire. Elle complète les règles relatives à l'aptitude physique et mentale à la conduite par des lignes directrices non contraignantes visant à contrôler la vision des demandeurs et par un examen obligatoire fondé sur une autoévaluation. Un programme de formation sera mis en place pour les médecins généralistes.

En ce qui concerne la libre circulation, outre les mesures prévues dans l'OS-A, les règles de délivrance sont simplifiées, les ressortissants de l'UE ayant la possibilité d'obtenir leur premier permis de conduire dans le pays dont ils ont la nationalité lorsqu'ils sont confrontés à des obstacles liés à la langue de l'examen. Afin d'atténuer la pénurie de conducteurs professionnels, les règles en vigueur concernant les conducteurs d'autobus et de poids lourds sont également simplifiées et des règles relatives à l'échange des permis de conduire délivrés par des pays tiers sont introduites. Enfin, pour résoudre les problèmes de mobilité dans les régions reculées, les États membres pourront étendre le droit de conduire des titulaires d'un permis de conduire B1 en leur permettant de conduire des véhicules d'une masse supérieure et d'une vitesse maximale pouvant aller jusqu'à 45 km/h, mais uniquement sur le territoire national de l'État membre concerné.

Option C

L'option C (OS-C) représente un élargissement supplémentaire de l'harmonisation et du champ d'application par rapport à l'OS-B.

En ce qui concerne la sécurité routière, outre les mesures incluses dans les OS-A et OS-B, les catégories de véhicules pour lesquelles un permis de conduire est requis sont modifiées pour 1) inclure de nouveaux véhicules de micromobilité d'une vitesse maximale comprise entre 25 et 45 km/h, 2) permettre la reconnaissance mutuelle des permis nationaux requis pour la conduite de véhicules agricoles et 3) être mieux alignées sur les possibilités et les besoins du marché pour les autobus de catégorie D1. Les règles relatives à l'aptitude physique et mentale à la conduite deviendraient plus strictes.

En ce qui concerne la libre circulation, outre les mesures prévues dans les OS-A et OS-B, l'évaluation de l'aptitude physique et mentale à la conduite fait l'objet d'une reconnaissance

⁴⁴ Par exemple, si une personne est autorisée à conduire un motocycle léger avec un permis de catégorie B dans son pays de résidence, elle pourrait faire de même dans tout autre État membre ayant appliqué la même équivalence facultative.

mutuelle et les anciens titulaires de permis de conduire étrangers peuvent continuer à conduire lorsqu'ils transfèrent leur résidence dans un autre État membre, pour autant que leurs antécédents en matière de sécurité routière soient positifs depuis au moins cinq ans.

Évaluation des mesures et des options stratégiques

Les mesures relevant des différentes options stratégiques ont fait l'objet d'une évaluation quantitative et qualitative de leurs incidences économiques et sociales (sécurité routière) et de leurs effets sur les droits fondamentaux. La perspective 2025-2050 a été choisie pour l'évaluation des incidences, conformément aux projections de référence. En ce qui concerne la sécurité routière, l'OS-A devrait se révéler sous-optimale pour atteindre les objectifs correspondants de l'UE. L'OS-B améliorera davantage la sécurité routière tandis que l'OS-C va encore plus loin, mais le rapport coûts-avantages de l'OS-C devrait être inférieur à celui de l'OS-B. En ce qui concerne la libre circulation et les effets économiques, la principale contribution devrait provenir de l'introduction des permis de conduire numériques et de l'harmonisation à quinze ans de la validité administrative pour les conducteurs du groupe 1 (deux mesures déjà présentes dans l'OS-A). Les mesures supplémentaires introduites par les OS-B et OS-C permettront de résoudre des problèmes bloquants qui touchent certains groupes spécifiques de conducteurs, mais auront un effet nettement moindre. En ce qui concerne les droits fondamentaux, les effets resteront maîtrisés par une mise en œuvre stricte des règles relatives à la protection des données, notamment dans le réseau RESPER.

Le principe du «numérique par défaut» a été pleinement intégré dans toutes les options stratégiques, reflétant la communication relative à une boussole numérique pour 2030⁴⁵.

• Réglementation affûtée et simplification

La présente initiative fait partie du programme de travail de la Commission pour 2022 au titre de l'annexe II (initiatives REFIT), sous la rubrique «Un nouvel élan pour la démocratie européenne»⁴⁶. L'initiative revêt une dimension REFIT importante du fait de la simplification et de l'alignement des procédures que les États membres appliquent aux permis de conduire.

Les procédures de délivrance et la production du permis de conduire physique représentent une charge financière importante découlant de la directive 2006/126/CE, en raison du grand nombre de résidents de l'UE concernés. L'introduction du permis de conduire mobile de l'UE constituera un volet important de la simplification et de la réduction de la charge correspondante. Plus précisément, il sera plus facile d'obtenir, de remplacer, de renouveler ou d'échanger un permis de conduire, car il sera possible d'effectuer la procédure complète en ligne. En outre, l'harmonisation de la validité administrative des permis de conduire pour les conducteurs de véhicules des catégories A, A1, A2, AM, B, B1 et BE entraînerait également une moindre interaction avec l'administration, en raison du besoin moins fréquent de renouveler le permis de conduire (tous les quinze ans au lieu de dix ans pour les États membres appliquant actuellement cette règle).

• Droits fondamentaux

Les règles relatives au permis de conduire sont alignées sur la législation de l'UE applicable en matière de protection des données. Il est proposé de définir plus clairement les cas dans lesquels RESPER peut être utilisé, en supprimant les ambiguïtés juridiques existantes qui constituent un risque pour la protection des données à caractère personnel des conducteurs. L'utilisation des fonctionnalités eIDAS pour le permis de conduire de l'UE, en particulier

⁴⁵ COM (2021) 118 final [EUR-Lex - 52021DC0118 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴⁶ COM (2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

l'identité électronique pour l'inscription et le portefeuille de l'UE pour le stockage et l'échange de données, garantira un niveau élevé de sécurité et de confidentialité des informations traitées.

La transition vers le permis de conduire numérique de l'UE ne devrait pas exclure certaines catégories de la population. En effet, une fois que le permis de conduire numérique sera délivré par défaut, tout le monde aura encore la possibilité d'obtenir un permis de conduire physique par choix.

En ce qui concerne la libre circulation, la clarification de la notion de résidence normale devrait résoudre le problème de la détermination de l'autorité émettrice juste après le transfert de résidence. La simplification des règles relatives à la validité administrative placera les titulaires de permis de conduire de l'UE sur un pied d'égalité, quel que soit le pays dans lequel ils demandent un permis ou prolongent la validité de leur permis. La reconnaissance mutuelle des équivalences facultatives permettra aux titulaires de permis de conduire de jouir des droits conférés par une équivalence facultative également dans les autres États membres appliquant les mêmes règles.

La proposition de directive aura également une incidence positive sur le droit à la non-discrimination étant donné qu'elle offrira une certaine souplesse pour la première délivrance des permis de conduire en cas de restrictions liées aux langues, ce qui permettra aux candidats de choisir où passer les examens.

La proposition de directive garantira le respect des droits des personnes handicapées, conformément à la charte des droits fondamentaux et à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, à laquelle l'UE et tous les États membres sont parties.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence sur le budget de l'Union concerne principalement la mise en place d'une plateforme d'information permettant aux autorités d'échanger des informations sur l'aptitude physique et mentale à la conduite et le développement d'un programme de formation (en ligne) pour les médecins généralistes, pour un montant compris entre 0,7 et 1,1 million d'EUR.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Si la proposition est approuvée, les États membres devront informer la Commission, sur une base annuelle, du nombre de permis de conduire délivrés, renouvelés, remplacés, retirés et échangés, pour chaque catégorie, y compris des données sur la délivrance et l'utilisation des permis de conduire mobiles.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

La proposition ne nécessite pas de documents explicatifs concernant sa transposition.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

Les principales dispositions qui modifient la directive 2006/126/CE en substance ou ajoutent de nouveaux éléments sont les suivantes:

- L'article 1^{er} définit l'objet et le champ d'application de la directive en précisant les domaines pour lesquels elle établit des règles communes.
- L'article 2 introduit des définitions pour tenir compte des nouveaux concepts introduits aux fins du renforcement de la clarté juridique.
- L'article 3 introduit les règles fondamentales applicables aux permis de conduire physiques et mobiles, notamment en ce qui concerne leur reconnaissance mutuelle. Les exigences détaillées sont précisées à l'article 4 pour les permis de conduire physiques et à l'article 5 pour les permis de conduire mobiles.
- Les articles 6 et 7 remplacent l'ancien article 4 de la directive 2006/126/CE en scindant en deux articles spécifiques les règles applicables 1) aux catégories de permis et 2) aux âges minimaux.
- L'article 8 correspond à l'ancien article 5 de la directive 2006/126/CE, qui précise le lien entre les codes de l'Union et les éventuelles conditions et limitations dont est assorti le droit de conduire.
- L'article 9 remplace l'ancien article 6 de la directive 2006/126/CE en y apportant les modifications suivantes:
 - la suppression de l'obligation de détenir un permis de catégorie C ou D pour obtenir un permis de catégorie CE ou DE;
 - la suppression du caractère facultatif de l'ancienne équivalence établie au point c) de l'ancien article 6, paragraphe 4;
 - le droit de conduire des véhicules de la catégorie D1E pour les titulaires d'un permis de catégorie D1 et C1E ou D1 et CE;
 - l'introduction d'une équivalence facultative permettant de conduire certains véhicules avec un permis de catégorie B1; et
 - la reconnaissance mutuelle des équivalences facultatives.
- L'article 10 correspond à l'ancien article 7 de la directive 2006/126/CE, avec les modifications suivantes:
 - la validité administrative de quinze ans devient la règle générale pour les groupes des catégories A et B;
 - la Commission et les États membres peuvent prolonger la validité administrative des permis de conduire dans des circonstances exceptionnelles;
 - la validité administrative des permis de conduire peut être réduite pour s'aligner sur la durée des permis de séjour temporaires;
 - la validité administrative du permis de conduire ne peut être réduite en fonction de l'âge du titulaire qu'à partir de 70 ans.
- L'article 11 correspond aux paragraphes 1, 2, 3 et 5 de l'ancien article 11 de la directive 2006/126/CE.
- L'article 12 introduit de nouvelles règles spécifiques pour l'échange des permis de conduire délivrés par un pays tiers aux titulaires qui établissent leur résidence normale sur le territoire d'un État membre.

- L'article 13 inclut l'ancien article 11, paragraphe 4, de la directive 2006/126/CE et introduit certaines règles concernant les effets d'une restriction, d'une suspension, d'un retrait ou d'une annulation d'un permis de conduire par un État membre.
- L'article 14 introduit le nouveau principe de la conduite accompagnée pour les conducteurs âgés de 17 ou 18 ans.
- L'article 15 introduit une période probatoire d'au moins deux ans au cours de laquelle les conducteurs novices sont soumis à des règles strictes relatives à la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants et à d'éventuelles conditions nationales supplémentaires.
- L'article 16 correspond à l'ancien article 10 de la directive 2006/126/CE.
- L'article 17 inclut l'ancien article 12 de la directive 2006/126/CE. Il introduit également certaines dérogations lorsque le titulaire d'un permis de conduire n'est pas en mesure de prouver l'établissement de sa résidence normale ou, en cas de première délivrance d'un permis de conduire pour la catégorie B, lorsque des citoyens de l'Union ne maîtrisent pas la langue de l'État membre de leur résidence.
- L'article 18 correspond à l'ancien article 13 de la directive 2006/126/CE et tient compte tenu des informations publiées par la Commission en ce qui concerne les permis de modèle non UE.
- L'article 19 correspond à l'ancien article 15 de la directive 2006/126/CE et précise notamment les cas dans lesquels les États membres devraient se prêter mutuellement assistance.
- L'article 20 est fondé sur l'article 14 de la directive 2006/126/CE et permet la collecte d'informations conformément aux règles pour une meilleure réglementation.
- L'article 21 contient une disposition type permettant à la Commission d'adopter des actes délégués conformément à certaines dispositions de la directive.
- L'article 22 correspond à l'ancien article 9 de la directive 2006/126/CE, établissant le comité pour le permis de conduire, et est mis à jour par des références au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission⁴⁷, pour permettre l'adoption d'actes d'exécution si nécessaire.
- L'article 23 ajoute un point c) à l'article 5, paragraphe 2, de la directive (UE) 2022/2561, afin de permettre la conduite accompagnée pour les conducteurs de véhicules de la catégorie de permis de conduire C qui ont atteint l'âge de 17 ans.
- L'article 24 modifie l'annexe II du règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil⁴⁸.
- L'article 25 contient une disposition relative à la transposition, compte tenu notamment de la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs⁴⁹.

⁴⁷ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

⁴⁸ JO L 295 du 21.11.2018, p. 1.

⁴⁹ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

- L'article 26 contient une disposition type fixant les conditions d'abrogation de la directive 2006/126/CE.
- L'article 27 contient une disposition type fixant la date d'entrée en vigueur de la directive.
- L'article 28 contient une disposition type établissant que les États membres sont destinataires de la directive.
- L'annexe I correspond à l'ancienne annexe I de la directive 2006/126/CE. Elle a été mise à jour en tenant compte des exigences introduites par le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission du 4 mai 2012 établissant les prescriptions techniques relatives aux permis de conduire munis d'un support de mémoire (puce électronique)⁵⁰ (partie B), des spécifications techniques des permis de conduire mobiles (partie C) et de l'introduction de nouveaux codes de l'Union, qui sont désormais individualisés dans la partie E.
- L'annexe II correspond à l'ancienne annexe II de la directive 2006/126/CE. Elle a été mise à jour en tenant compte
 - de la nécessité pour les nouveaux candidats conducteurs de passer un test de perception des dangers pour les conducteurs;
 - de l'obligation d'évaluer la connaissance des facteurs de risque liés aux moyens de micromobilité, la sécurité des véhicules à carburant alternatif, les compétences liées aux systèmes avancés d'aide à la conduite et d'autres aspects de l'automatisation d'un véhicule;
 - de l'assouplissement des exigences applicables aux conducteurs qui ont réussi leur examen de conduite avec une boîte de vitesses automatique lorsqu'ils demandent à supprimer la restriction associée touchant leur permis de conduire.
- L'annexe III correspond à l'ancienne annexe III de la directive 2006/126/CE. Elle a été mise à jour avec
 - l'introduction d'un examen obligatoire au moyen d'une autoévaluation pour les conducteurs du groupe 1;
 - l'assouplissement de la fréquence des examens requis lorsque le conducteur est sujet à un problème de santé lié au diabète sucré.
- Les annexes IV, V et VI reprennent celles de la directive 2006/126/CE sans modifications importantes.
- L'annexe VIII contient les informations types relatives à l'abrogation et à la transposition.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

Les règles relatives aux permis de conduire sont un élément essentiel de la politique commune des transports, contribuent à améliorer la sécurité routière et facilitent la libre circulation des personnes qui transfèrent leur résidence dans un État membre autre que l'État de délivrance du permis. Compte tenu de l'importance des moyens de transport individuels, la possession d'un permis de conduire dûment reconnu par l'État d'accueil favorise et facilite la libre circulation et la liberté d'établissement des personnes. De même, toute obtention illégale d'un tel document ou du droit de conduire, ou la perte d'un permis de conduire obtenu légitimement par un comportement illicite, a une incidence non seulement sur l'État membre dans lequel de telles violations ont été commises, mais également sur la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union.

- 2) Il convient d'actualiser le cadre actuel pour l'adapter à la nouvelle ère, durable, inclusive, intelligente et résiliente. Celui-ci devrait tenir compte de la nécessité de réduire les émissions provenant des transports, de la numérisation, des tendances démographiques et des évolutions technologiques afin de renforcer la compétitivité de l'économie européenne. Il importe de simplifier et de numériser les procédures administratives afin de supprimer les obstacles qui subsistent, tels que les charges administratives, à la libre circulation des conducteurs qui transfèrent leur résidence dans un État membre autre que l'État de délivrance du permis. Un cadre harmonisé de

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

l'Union pour les permis de conduire standard devrait couvrir les permis de conduire tant physiques que mobiles et prévoir leur reconnaissance mutuelle lorsqu'ils ont été dûment délivrés conformément à la présente directive.

- 3) L'Union européenne a introduit le premier «modèle communautaire» de permis de conduire physique le 4 décembre 1980. Depuis lors, les règles relatives à ce modèle communautaire sont devenues la pierre angulaire des structures de permis les plus avancées au monde, couvrant plus de 250 millions de conducteurs. La présente directive devrait donc s'appuyer sur l'expérience et les pratiques accumulées et établir des règles harmonisées concernant les normes de l'Union en matière de permis de conduire physiques. Les permis de conduire physiques délivrés au sein de l'Union devraient, en particulier, prévoir un niveau élevé de mesures de lutte contre la falsification et la possibilité d'inclure des puces électroniques et des codes QR sur les documents.
- 4) Il convient de veiller à ce que le traitement des données à caractère personnel aux fins de la mise en œuvre de la présente directive soit conforme au cadre de l'Union en matière de protection des données, en particulier au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil³.
- 5) La présente directive établit une base juridique pour le stockage d'un ensemble obligatoire de données à caractère personnel dans les permis de conduire physiques et leurs puces électroniques ou codes QR et dans les permis de conduire mobiles afin de garantir un niveau élevé de sécurité routière dans l'ensemble de l'Union, conformément à l'article 6, paragraphe 1, point e), et, le cas échéant, à l'article 9, paragraphe 2, point g), du règlement (UE) 2016/679. Ces données devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour prouver le droit de conduire d'une personne, identifier cette personne et vérifier son droit de conduire et son identité. La présente directive prévoit également des garanties supplémentaires pour assurer la protection des données à caractère personnel divulguées au cours de la vérification.
- 6) Afin d'assurer la clarté juridique et de garantir une transition sans heurts entre la présente directive et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire⁴, les États membres devraient pouvoir stocker des données à caractère personnel supplémentaires sur une puce électronique, si cela est prévu par le droit national conformément au règlement (UE) 2016/679. La présente directive ne sert toutefois pas de base juridique pour l'inclusion de ces données supplémentaires.
- 7) En revanche, le code QR établi par la présente directive, qui permet de vérifier l'authenticité des informations imprimées sur le permis de conduire physique, ne devrait pas permettre de stocker davantage d'informations que ce qui est indiqué sur le permis de conduire physique.
- 8) La présente directive ne fournit pas de base juridique pour la création ou la tenue à jour de bases de données au niveau national pour le stockage de données biométriques dans les États membres, qui relève du droit national qui doit respecter le droit de l'Union en matière de protection des données. Par ailleurs, la présente directive ne

³ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁴ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).

fournit pas de base juridique pour la création ou la tenue à jour d'une base de données biométriques centralisée au niveau de l'Union.

- 9) Des engagements supplémentaires sont nécessaires pour accélérer la lutte contre la falsification et la fraude concernant les permis de conduire. Par conséquent, il est souhaitable d'avancer la date initialement fixée par la directive 2006/126/CE pour que tous les permis de conduire physiques délivrés ou en circulation satisfassent à l'ensemble des exigences prévues par le droit de l'Union pour avancer.
- 10) La transformation numérique est l'une des priorités de l'Union. Dans le cas du transport routier, elle contribuera à supprimer les obstacles administratifs qui subsistent, tels que ceux liés à la durée de délivrance des permis de conduire physiques et à la libre circulation des personnes. Par conséquent, il convient d'établir une norme de l'Union distincte pour les permis de conduire mobiles délivrés au sein de l'Union. Afin de faciliter la transformation numérique, les permis de conduire mobiles devraient être délivrés par défaut à compter du [date d'adoption + 4 ans], sans préjudice du droit du demandeur d'acquérir soit un permis physique soit les deux en même temps.
- 11) Il convient que les permis de conduire mobiles contiennent les informations figurant sur les permis de conduire physiques, mais aussi des informations permettant de vérifier l'authenticité des données et un pointeur à usage unique. Il importe toutefois de veiller à ce que, même dans ces cas, la quantité de données à caractère personnel mises à disposition soit limitée à ce qui figurerait sur le permis de conduire physique et à ce qui est strictement nécessaire pour vérifier l'authenticité de ces données. Ces données supplémentaires devraient être différentes, en particulier si la personne est titulaire de permis de conduire mobiles sur plusieurs permis de conduire, à condition que l'État membre de délivrance soit le même.
- 12) La stratégie de mobilité durable et intelligente définit une vision pour l'UE visant à améliorer considérablement la durabilité de la mobilité et des transports. Les émissions du secteur du transport routier comprennent les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques, le bruit et les microplastiques provenant de l'usure des pneumatiques et des routes. Le style de conduite influence ces émissions, avec des incidences négatives possibles sur l'environnement et la santé humaine. Par conséquent, la formation à la conduite devrait donner aux conducteurs les moyens de réduire leur incidence sur les émissions et les préparer à conduire des véhicules à émissions nulles.
- 13) Pour que les citoyens et les résidents puissent directement tirer avantage du marché intérieur sans devoir faire face à un surcroît de charges administratives superflues, le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil⁵ prévoit des règles générales pour la fourniture en ligne de procédures pertinentes pour le fonctionnement du marché intérieur, y compris pour les utilisateurs transfrontières. Les informations couvertes par le présent règlement sont déjà couvertes par l'annexe I du règlement (UE) 2018/1724. Il convient de modifier également l'annexe II afin de garantir que tout demandeur bénéficie de procédures entièrement en ligne.

⁵ Règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil du 2 octobre 2018 établissant un portail numérique unique pour donner accès à des informations, à des procédures et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1).

- 14) Il convient de classer les permis de conduire en fonction des types de véhicules qu'ils donnent le droit de conduire. Cela devrait se faire de manière claire et cohérente et dans le respect intégral des caractéristiques techniques des véhicules concernés et des compétences requises pour les conduire.
- 15) Conformément à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées du 13 décembre 2006, à laquelle l'UE est partie depuis le 21 janvier 2011, il y a lieu d'adopter des dispositions spécifiques pour faciliter la conduite des véhicules par les personnes handicapées. À ce titre, après accord préalable de la Commission, les États membres devraient être autorisés à exclure de l'application de l'article 6 certains types spécifiques de véhicules à moteur.
- 16) Il convient de fixer au niveau de l'Union les âges minimaux des demandeurs pour les différentes catégories de permis de conduire. Toutefois, les États membres devraient être autorisés, afin de renforcer encore la sécurité routière, à relever l'âge minimal requis pour conduire certaines catégories de véhicules. Dans des circonstances exceptionnelles, ils devraient être autorisés à abaisser l'âge minimal requis, pour pouvoir tenir compte de situations nationales, en particulier pour permettre la conduite de véhicules utilisés dans le cadre des services d'incendie et de maintien de l'ordre public ou de projets pilotes liés à de nouvelles technologies pour les véhicules.
- 17) Il convient de mettre en place un système de progressivité, c'est-à-dire d'établir le droit à un permis de conduire de catégorie B comme condition préalable pour que le demandeur puisse prétendre à un permis de certaines autres catégories, et d'établir des équivalences entre catégories. Ce système devrait être partiellement contraignant pour tous les États membres, mais devrait également donner aux États membres la possibilité de l'appliquer entre eux sur leurs territoires respectifs. Il y a également lieu d'autoriser les États membres à établir certaines équivalences limitées à leur propre territoire.
- 18) Pour des raisons de sécurité routière, il est nécessaire de fixer les exigences minimales pour la délivrance d'un permis de conduire. Il convient de procéder à une harmonisation des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis. À cet effet, les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite des automobiles devraient être précisés, l'examen de conduite devrait être fondé sur ces concepts et les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite de ces véhicules devraient être précisées.
- 19) Au moment de la délivrance du permis de conduire et périodiquement par la suite, il convient que les conducteurs d'un véhicule destiné au transport de personnes ou de marchandises apportent la preuve du respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite. Ces contrôles réguliers, effectués conformément aux dispositions nationales relatives au respect des normes minimales, contribueraient à la libre circulation des personnes, permettraient d'éviter les distorsions de concurrence et prendraient mieux en compte la responsabilité spécifique des conducteurs de ces véhicules. Les États membres devraient pouvoir imposer des examens médicaux afin de garantir le respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'autres automobiles. Pour des raisons de transparence, ces examens devraient coïncider avec un renouvellement du permis de conduire.
- 20) Afin de garantir des droits uniformes dans l'ensemble de l'Union, compte tenu également de considérations liées à la sécurité routière, les permis de conduire des catégories AM, A1, A2, A, B1 et B devraient avoir une validité administrative de

quinze ans, tandis que les catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E devraient avoir une validité administrative de cinq ans. Les États membres devraient être autorisés à définir une période plus courte dans des cas exceptionnels, tels que définis par la présente directive.

- 21) Afin de permettre aux États membres et, dans des cas dûment justifiés, à l'Union dans son ensemble, de réagir à des crises qui empêchent les autorités nationales de renouveler des permis de conduire dont la validité arriverait autrement à expiration, il convient de rendre possible la prolongation de la validité administrative de ces permis de conduire pour la durée strictement nécessaire.
- 22) Le principe «un titulaire – un permis» devrait empêcher toute personne de détenir plus d'un permis de conduire physique. Toutefois, ce principe devrait également être étendu pour tenir compte des spécificités techniques des permis de conduire mobiles.
- 23) Il convient, pour des raisons en rapport avec la sécurité routière, que les États membres puissent appliquer leurs dispositions nationales en matière de retrait, de suspension, de renouvellement et d'annulation du permis de conduire à tout titulaire de permis ayant transféré sa résidence normale sur leur territoire.
- 24) Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire délivré par l'État membre dans lequel ils résident à la suite d'un échange avec un permis de conduire délivré par un pays tiers devraient avoir le droit de conduire dans toute l'Union comme s'ils avaient initialement obtenu ce permis dans l'Union. Un tel échange pourrait avoir divers effets sur la sécurité routière et la libre circulation des personnes.
- 25) Il convient d'habiliter la Commission à adopter une décision identifiant les pays tiers qui assurent un niveau de sécurité routière comparable à celui de l'Union et qui donnent aux titulaires de permis délivrés par ces pays la possibilité d'échanger leurs permis de conduire aux mêmes conditions que s'ils étaient délivrés par un État membre. Il y a lieu de détailler et de définir clairement ces conditions pour toutes les catégories pertinentes de permis de conduire.
- 26) En ce qui concerne les permis de conduire délivrés par des pays tiers qui ne font pas l'objet d'une telle décision de la Commission ou pour lesquels une telle décision n'autorise ni n'interdit explicitement l'échange, les États membres devraient être autorisés à les échanger conformément à leurs règles nationales, pour autant qu'ils utilisent le code de l'Union pertinent pour le permis échangé. Si le titulaire d'un tel permis transfère sa résidence vers un nouvel État membre, ce dernier ne devrait pas être tenu d'appliquer le principe de reconnaissance mutuelle à ce permis.
- 27) Le «tourisme du permis de conduire», à savoir la pratique consistant à changer de résidence aux fins de l'acquisition d'un nouveau permis de conduire, afin de contourner les effets d'une décision de déchéance du droit de conduire imposée dans un autre État membre, est un phénomène très répandu, qui a un effet négatif sur la sécurité routière. Les conducteurs ne devraient pas être exemptés des obligations qui leur sont imposées pour récupérer leur droit de conduire ou leur permis de conduire en changeant de résidence. Dans le même temps, il convient de préciser que tout comportement de la part des citoyens ne devrait entraîner une interdiction de conduire pour une durée indéterminée que lorsque cela est dûment justifié, et qu'une telle décision ne devrait avoir d'effet que sur le territoire de l'État membre qui l'a prise.
- 28) Il convient de mettre en place à l'échelle de l'Union un système de conduite accompagnée pour certaines catégories de permis de conduire, afin d'améliorer la sécurité routière. Les règles d'un tel système devraient prévoir la possibilité pour les

demandeurs d'acquiescer un permis de conduire dans les catégories concernées avant que l'âge minimal requis ne soit atteint. Toutefois, le recours à ces permis de conduire devrait être subordonné à l'accompagnement d'un conducteur expérimenté. En pareilles situations, il convient d'autoriser les États membres, pour des raisons de sécurité routière, à définir des conditions et des règles plus strictes sur leur territoire en ce qui concerne les permis de conduire qu'ils ont délivrés.

- 29) Le système de conduite accompagnée devrait, sans préjudice de son objectif général d'amélioration de la sécurité routière, rendre la profession de conducteur de poids lourds plus accessible et plus attrayante pour les jeunes générations, afin d'élargir leurs possibilités professionnelles et de contribuer à remédier à la pénurie de conducteurs au sein de l'Union. Par conséquent, il devrait couvrir les permis de conduire de catégorie C et les permis de catégorie B préalables.
- 30) Il convient de veiller à ce que les conducteurs qui ont récemment obtenu leur permis de conduire dans une catégorie donnée ne mettent pas en danger la sécurité routière en raison de leur inexpérience. Pour ces conducteurs novices, il y a lieu d'établir une période probatoire de deux ans, au cours de laquelle ils devraient être soumis à des règles et sanctions à l'échelle de l'Union plus strictes en cas d'infraction due à l'influence de l'alcool. Il importe que les sanctions applicables à un tel comportement soient effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires, et que leur gravité tienne, dans toute la mesure du possible, compte des objectifs à moyen et à long terme de l'Union, à savoir réduire de moitié et presque éliminer les décès et les blessures graves. En ce qui concerne toute autre restriction imposée aux conducteurs novices, les États membres devraient être autorisés à mettre librement en œuvre des règles supplémentaires sur leur territoire.
- 31) Des normes minimales concernant l'accès à la profession d'examineur et les exigences auxquelles doivent satisfaire les examinateurs en matière de formation devraient être déterminées, afin d'améliorer les connaissances et les aptitudes des examinateurs, ce qui permet une évaluation plus objective des personnes demandant un permis de conduire et opère une plus grande harmonisation des examens de conduite. Il convient en outre d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués pour modifier et adapter ces normes minimales à toute évolution technique, opérationnelle ou scientifique dans ce domaine lorsque cela se révèle nécessaire.
- 32) Il importe de définir la notion de résidence normale de manière à permettre de résoudre les problèmes qui se posent lorsqu'il n'est pas possible d'établir la résidence normale sur la base d'attaches professionnelles ou familiales. Il est également nécessaire de prévoir la possibilité pour les demandeurs de passer les épreuves théoriques ou pratiques dans l'État membre dont ils ont la nationalité dans les cas où leur État membre de résidence normale n'offre pas la possibilité de passer ces épreuves dans la langue officielle de l'État membre dont ils ont la nationalité. Il convient d'établir des règles spécifiques pour les diplomates et leur famille, lorsque leur mission les oblige à vivre à l'étranger pendant une période prolongée.
- 33) Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Dans la mesure du possible, ils devraient utiliser le réseau des permis de conduire de l'UE pour fournir une telle assistance. Le réseau des permis de conduire de l'UE, communément appelé «RESPER», est une plateforme d'échange d'informations entre les autorités nationales chargées de délivrer les permis de conduire et de faciliter la mise en œuvre de la présente directive.

- 34) Le réseau des permis de conduire de l'UE vise à garantir la reconnaissance des documents et des droits acquis provenant des États membres, à lutter contre la fraude documentaire, à éviter la délivrance de permis multiples et à faciliter l'application des décisions de déchéance du droit de conduire. En particulier, il convient de donner aux États membres la possibilité de vérifier systématiquement que les raisons qui ont conduit à toute restriction, toute suspension, tout retrait ou toute annulation d'un permis de conduire ou du droit de conduire précédemment imposés ont disparu. L'utilisation de RESPER pour la mise en œuvre d'autres actes de l'Union ne devrait être autorisée que si ces utilisations sont explicitement prévues par la présente directive.
- 35) Pour permettre l'élaboration de rapports utiles sur la mise en œuvre de la présente directive, il convient que la Commission reçoive, chaque année, des informations concernant le nombre de permis de conduire délivrés, renouvelés, remplacés, retirés et échangés, pour chaque catégorie, y compris des données sur la délivrance et l'utilisation des permis de conduire mobiles.
- 36) Pour atteindre les objectifs prévus par la présente directive, et notamment pour adapter ses annexes à toute évolution technique, opérationnelle ou scientifique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe I, parties A, B et D, qui régit les spécifications des permis de conduire physiques, la modification de l'annexe I, partie C, qui fixe les spécifications applicables aux permis de conduire mobiles, la modification de l'annexe I, partie E, qui régit les règles relatives aux codes nationaux et de l'Union applicables, la modification des annexes II, III, V et VI précisant certaines exigences minimales concernant la délivrance, la validité et le renouvellement des permis de conduire et la modification de l'annexe IV établissant les normes minimales applicables aux examinateurs. Il convient d'accorder cette délégation pour une période de cinq ans, étant donné que des évolutions techniques, opérationnelles et scientifiques dans les domaines régis par ces annexes se produisent fréquemment. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁶. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- 37) Dans un contexte de numérisation et d'automatisation progressives et d'exigences en matière de réduction des émissions du transport routier, ainsi que de progrès technologiques constants des automobiles, il est nécessaire de tenir tous les conducteurs au fait des évolutions concernant les connaissances en matière de sécurité routière et la durabilité. La promotion de la formation tout au long de la vie peut être essentielle pour maintenir à jour les compétences des conducteurs expérimentés en matière de sécurité routière, de nouvelles technologies et d'écoconduite (qui améliore l'efficacité énergétique et réduit les émissions) ainsi que de gestion de la vitesse.

⁶ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- 38) Afin d'assurer des conditions uniformes pour la mise en œuvre de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour préciser les éléments d'interopérabilité et les mesures de sécurité applicables aux codes QR introduits sur les permis de conduire physiques, les dispositions relatives à l'interopérabilité, à la sécurité et aux examens des permis de conduire mobiles, la prolongation de la durée de validité administrative des permis de conduire dans l'ensemble de l'Union en cas de crise, le contenu de l'autoévaluation de l'aptitude physique et mentale à réaliser pour les conducteurs du groupe 1, les conditions d'échange des permis de conduire des pays tiers contre des permis de conduire délivrés par les États membres sans qu'il soit fait état de l'échange sur le permis de conduire, ainsi que l'interopérabilité entre les systèmes nationaux connectés au réseau des permis de conduire de l'UE et la protection des données à caractère personnel échangées dans ce contexte. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁷.
- 39) Par souci de cohérence, il convient de modifier la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil⁸, qui traite de certaines questions couvertes par la présente directive, et le règlement (UE) 2018/1724.
- 40) Il y a lieu d'abroger la directive 126/2006/CE et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission⁹.
- 41) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, du fait que les règles régissant la délivrance, le renouvellement, le remplacement et l'échange des permis de conduire entraîneraient une diversité d'exigences telle que le niveau de sécurité routière et de libre circulation des citoyens prévu par les règles harmonisées ne pourrait pas être atteint, ces objectifs sont mieux réalisés au niveau de l'Union par la fixation d'exigences minimales. L'Union peut donc adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- 42) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le [DD/MM/AAAA].
- 43) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs¹⁰, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de

⁷ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

⁸ Directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (JO L 330 du 23.12.2022, p. 46).

⁹ Règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission du 4 mai 2012 établissant les prescriptions techniques relatives aux permis de conduire munis d'un support de mémoire (microprocesseur) (JO L 120 du 5.5.2012, p. 1).

¹⁰ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive établit des règles communes concernant:
 - a) les modèles, normes et catégories de permis de conduire;
 - b) la délivrance, la validité, le renouvellement et la reconnaissance mutuelle des permis de conduire;
 - c) certains aspects de l'échange, du remplacement, du retrait, de la restriction, de la suspension et de l'annulation des permis de conduire;
 - d) certains aspects applicables aux conducteurs novices.
2. La présente directive ne s'applique pas aux véhicules à moteur à roues ou à chenilles ayant au moins deux essieux dont la fonction réside essentiellement dans leur puissance de traction, qui sont spécialement conçus pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière et dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de marchandises ou pour la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises n'est qu'accessoire.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «permis de conduire», un document électronique ou physique qui certifie le droit de conduire des véhicules à moteur et indique les conditions dans lesquelles son titulaire est autorisé à conduire;
- 2) «permis de conduire physique», un permis de conduire sous sa forme physique, délivré conformément à l'article 4;
- 3) «permis de conduire mobile», un permis de conduire sous sa forme numérique, délivré conformément à l'article 5;
- 4) «véhicule à moteur», tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails;
- 5) «véhicule à deux roues», un véhicule visé à l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil¹¹;
- 6) «véhicule à trois roues», un véhicule visé à l'article 4, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) n° 168/2013;

¹¹ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

- 7) «quadricycle léger», un véhicule visé à l'article 4, paragraphe 2, point f), du règlement (UE) n° 168/2013;
- 8) «motocycle», un véhicule à deux roues avec ou sans side-car, tel que visé à l'article 4, paragraphe 2, points c) et d), du règlement (UE) n° 168/2013;
- 9) «tricycle à moteur», un véhicule muni de trois roues symétriques, tel que défini à l'article 4, paragraphe 2, point e), du règlement (UE) n° 168/2013;
- 10) «automobile», tout véhicule à moteur servant normalement au transport sur route de personnes ou de marchandises ou à la traction sur route des véhicules utilisés pour le transport des personnes ou de marchandises. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails;
- 11) «quadricycle lourd», un véhicule visé à l'article 4, paragraphe 2, point g), du règlement (UE) n° 168/2013;
- 12) «déchéance du droit de conduire», toute décision qui entraîne le retrait, l'annulation, la restriction ou la suspension du permis de conduire ou du droit de conduire du conducteur d'un véhicule à moteur et qui n'est plus susceptible de recours. La mesure peut constituer soit une sanction primaire, secondaire ou complémentaire, soit une mesure de sécurité.

Article 3

Spécifications types de l'Union relatives au permis de conduire et à la reconnaissance mutuelle

1. Les États membres veillent à ce que leurs permis de conduire nationaux soient délivrés conformément aux dispositions de la présente directive et respectent les spécifications types de l'Union et d'autres critères énoncés à:
 - a) l'article 4 pour les permis de conduire physiques;
 - b) l'article 5 pour les permis de conduire mobiles.
2. Les États membres veillent à ce que les permis de conduire physiques et mobiles délivrés à la même personne soient parfaitement équivalents entre eux et indiquent exactement le même ensemble de droits et de conditions dans lequel cette personne est autorisée à conduire.
3. Les États membres n'exigent pas, comme condition préalable, que le demandeur soit en possession d'un permis de conduire physique ou mobile lors de la délivrance, du remplacement, du renouvellement ou de l'échange d'un permis de conduire sous l'autre forme.
4. Au plus tard le [date d'adoption + 4 ans], les États membres veillent à ce que seuls les permis de conduire mobiles soient délivrés par défaut. Jusqu'à cette date, les États membres peuvent décider de délivrer des permis de conduire mobiles.
5. Par dérogation au paragraphe 4, à la demande du demandeur, les États membres prévoient la possibilité de délivrer un permis de conduire physique au lieu d'un permis de conduire mobile ou en même temps qu'un permis de conduire mobile.
6. Les permis de conduire délivrés par les États membres sont mutuellement reconnus.
7. Par dérogation au paragraphe 6, les États membres ne reconnaissent mutuellement que les permis de conduire mobiles qui ont été délivrés après le [date d'adoption + 3

ans] conformément à l'article 5. Les permis de conduire mobiles qui ont été délivrés avant cette date mais satisfont aux exigences de l'article 5 sont mutuellement reconnus après cette date.

Article 4

Permis de conduire physiques

1. Les États membres délivrent les permis de conduire physiques sur la base des spécifications types de l'Union établies à l'annexe I, partie A1.
2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter les risques de falsification des permis de conduire, y compris pour les modèles de permis délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente directive. Ils en informent la Commission.

Le permis de conduire physique est sécurisé contre la falsification au moyen des spécifications types de l'Union figurant à l'annexe I, partie A2. Les États membres peuvent introduire des éléments de sécurité supplémentaires.

3. Lorsque le titulaire d'un permis de conduire physique en cours de validité sans durée de validité administrative acquiert sa résidence normale dans un État membre autre que celui qui a délivré ce permis de conduire, l'État membre d'accueil peut, à partir de deux ans après la date à laquelle le titulaire a établi sa résidence normale sur son territoire, appliquer les périodes de validité administrative prévues à l'article 10, paragraphe 2, en renouvelant le permis de conduire.
4. Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 19 janvier 2030, tous les permis de conduire physiques délivrés ou en circulation remplissent toutes les exigences prévues par la présente directive.
5. Les États membres peuvent décider d'introduire un support de stockage (puce électronique) dans le cadre du permis de conduire physique. Lorsqu'un État membre décide d'introduire une puce électronique dans le cadre de son permis de conduire physique, il peut également décider, lorsque sa législation nationale relative au permis de conduire le prévoit, de stocker sur cette puce électronique des données supplémentaires par rapport à ce qui est prévu à l'annexe I, partie D.

Lorsque les États membres prévoient la puce électronique dans le cadre du permis de conduire physique, ils appliquent les exigences techniques énoncées à l'annexe I, partie B. Les États membres peuvent introduire des éléments de sécurité supplémentaires.

Les États membres informent la Commission, dans un délai de trois mois à compter de son adoption, d'une décision relative à l'inclusion d'une puce électronique sur leur permis de conduire physique ou de toute modification concernant une telle décision. Les États membres qui ont déjà introduit une puce électronique sur leur permis de conduire physiques en informent la Commission dans un délai de trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

6. Lorsque le microprocesseur n'est pas introduit dans le cadre du permis de conduire physique, les États membres peuvent également décider d'imprimer, dans l'espace réservé à cet effet, un code QR sur les permis de conduire physiques qu'ils délivrent. Le code QR permet de vérifier l'authenticité des informations consignées sur le permis de conduire physique.

7. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel nécessaires à la vérification des informations communiquées sur le permis de conduire physique ne soient pas conservées par le vérificateur et à ce que l'autorité de délivrance du permis de conduire ne soit pas informée du processus de vérification.

La Commission adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant les éléments d'interopérabilité et les mesures de sécurité à respecter par les codes QR imprimés sur les permis de conduire physiques. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.

Les États membres informent la Commission, dans un délai de trois mois à compter de son adoption, de toute mesure visant à l'introduction d'un code QR sur leur permis de conduire ou de toute modification d'une telle mesure.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 21 en vue de modifier l'annexe I, parties A, B et D, lorsque cela est nécessaire afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles et scientifiques.

Article 5

Permis de conduire mobiles

1. Les États membres délivrent les permis de conduire mobiles sur la base des spécifications types de l'Union établies à l'annexe I, partie C.
2. Les États membres veillent à ce que les applications électroniques établies pour les permis de conduire mobiles afin de permettre la vérification de l'existence des droits de conduire du titulaire du permis de conduire soient accessibles gratuitement aux personnes ayant leur résidence normale sur leur territoire ou aux personnes qui ont à un autre titre le droit de détenir un permis de conduire mobile délivré par eux.

Ces applications sont fondées sur les portefeuilles européens d'identité numérique conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil¹².

3. Les États membres publient et mettent régulièrement à jour la liste des applications électroniques disponibles qui sont établies et tenues à jour aux fins du présent article.

Les États membres veillent à ce que les applications électroniques ne contiennent pas ou, en cas d'application d'un pointeur, ne mettent pas à disposition plus de données que celles visées à l'annexe I, partie D.

4. Les États membres se mettent mutuellement à disposition et mettent régulièrement à jour les informations nécessaires pour accéder aux systèmes nationaux visés à l'annexe I, partie C, qui sont utilisés pour la vérification des permis de conduire mobiles.

Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel nécessaires à la vérification des droits de conduire du titulaire du permis de conduire mobile ne

¹² Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur (JO L 257 du 28.8.2014, p. 73).

soient pas conservées par le vérificateur et à ce que l'autorité de délivrance du permis de conduire ne traite les informations reçues par l'intermédiaire de la notification que pour répondre à la demande de vérification.

5. Les États membres communiquent à la Commission la liste des systèmes nationaux pertinents autorisés à délivrer des données et des pointeurs pour les permis de conduire mobiles. La Commission met à la disposition du public, par l'intermédiaire d'un canal sécurisé, la liste de ces systèmes nationaux des États membres, sous une forme portant une signature électronique ou un cachet électronique adaptée au traitement automatisé.
6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 21 en vue de modifier l'annexe I, partie C, lorsque cela est nécessaire afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques.
7. Au plus tard le [date d'adoption + 18 mois], la Commission adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant l'interopérabilité, la sécurité et les essais des permis de conduire mobiles, y compris les caractéristiques de vérification et l'interface avec les systèmes nationaux. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.

Article 6

Catégories de permis

1. Le permis de conduire autorise la conduite des véhicules à moteur des catégories définies ci-après.
 - a) cyclomoteurs:
catégorie AM:
 - véhicules à deux roues ou à trois roues dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h (à l'exclusion de ceux dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 25 km/h);
 - quadricycles légers;
 - b) motocycles et tricycles motorisés:
 - i) catégorie A1:
 - motocycles d'une cylindrée maximale de 125 centimètres cubes, d'une puissance maximale de 11 kW et avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg;
 - tricycles motorisés d'une puissance ne dépassant pas 15 kW;
 - ii) catégorie A2:
 - motocycles d'une puissance maximale de 35 kW, avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg et n'étant pas dérivés d'un véhicule développant plus de 70 kW.
 - iii) Catégorie A:
 - motocycles;
 - tricycles motorisés d'une puissance ne dépassant pas 15 kW;

c) automobiles:

i) catégorie B1:

- quadricycles lourds.

la catégorie B1 est facultative; dans les États membres qui ne prévoient pas cette catégorie de permis de conduire, un permis de conduire de catégorie B est exigé pour ces véhicules;

Les États membres peuvent également décider d'introduire cette catégorie exclusivement pour les véhicules visés à l'article 9, paragraphe 4, premier alinéa, point c), et dans les conditions prévues audit paragraphe. Lorsqu'un État membre décide de le faire, il indique ce fait sur le permis de conduire en apposant le code 60.03 de l'Union.

ii) catégorie B:

- automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg et conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur;
- une remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg peut être attelée aux automobiles de cette catégorie.

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg peut être attelée aux automobiles de cette catégorie, sous réserve que la masse maximale autorisée de cet ensemble ne dépasse pas 4 250 kg. Si cet ensemble dépasse 3 500 kg, les États membres, conformément aux dispositions de l'annexe V, exigent qu'il puisse être conduit uniquement:

- après une formation, ou
- après la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les États membres peuvent également exiger à la fois une formation et la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les États membres indiquent l'habilitation à conduire un tel ensemble sur le permis de conduire au moyen du code de l'Union spécifié à l'annexe I, partie E.

iii) Catégorie BE:

- sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg;

iv) catégorie C1:

- automobiles autres que celles des catégories D1 ou D dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg sans dépasser 7 500 kg et qui sont conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur;
- aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;

- v) catégorie C1E:
 - sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C1 et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg;
 - sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse autorisée excède 3 500 kg, sous réserve que la masse autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg;
- vi) catégorie C:
 - automobiles autres que celles des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg et qui sont conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur;
 - une remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg peut être attelée aux automobiles de cette catégorie.
- vii) catégorie CE:
 - sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg;
- viii) catégorie D1:
 - automobiles conçues et construites pour le transport d'au maximum 16 passagers outre le conducteur et ayant une longueur maximale ne dépassant pas 8 mètres;
 - aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;
- ix) catégorie D1E:
 - sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg;
- x) catégorie D:
 - automobiles conçues et construites pour le transport de plus de huit passagers outre le conducteur; aux automobiles que l'on peut conduire avec un permis de la catégorie D peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;
- xi) catégorie DE:
 - sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg;

2. Avec l'accord préalable de la Commission, qui évalue l'incidence de la mesure proposée sur la sécurité routière, les États membres peuvent exclure de l'application du présent article certains types spécifiques de véhicules à moteur, y compris les véhicules spéciaux pour les personnes handicapées.

Les États membres peuvent exclure de l'application de la présente directive les types de véhicules utilisés par les forces armées ou la défense civile ou qui sont sous le contrôle de celles-ci. Ils en informent la Commission.

Article 7

Âges minimums

1. L'âge minimum pour la délivrance d'un permis de conduire est le suivant:
 - a) 16 ans pour les catégories AM, A1 et B1;
 - b) 18 ans pour les catégories A2, B, BE, C1 et C1E;
 - c) En ce qui concerne la catégorie A:
 - i) 20 ans pour les motocycles. Toutefois, un minimum de deux ans d'expérience de conduite de motocycles sous couvert d'un permis A2 est nécessaire avant de pouvoir conduire des motocycles de la présente catégorie. Cette exigence de deux ans d'expérience peut être écartée si le candidat est âgé de 24 ans au moins;
 - ii) 21 ans pour les tricycles motorisés d'une puissance supérieure à 15 kW;
 - d) 21 ans pour les catégories C, CE, D1 et D1E;
 - e) 24 ans pour les catégories D et DE;
2. Les États membres peuvent relever ou abaisser l'âge minimum requis pour la délivrance d'un permis de conduire:
 - a) pour la catégorie AM, cet âge peut être abaissé à 14 ans ou relevé au maximum à 18 ans;
 - b) pour la catégorie B1, il peut être relevé au maximum à 18 ans;
 - c) pour la catégorie A1 jusqu'à 18 ans, pour autant que les deux conditions suivantes soient remplies:
 - i) deux ans séparent l'âge minimum pour la catégorie A1 et l'âge minimum pour la catégorie A2;
 - ii) un minimum de deux ans d'expérience de conduite de motocycles de la catégorie A2 est exigé avant de pouvoir conduire des motocycles de la catégorie A, comme indiqué au paragraphe 1, point c) i);
 - d) pour les catégories B et BE, cet âge peut être abaissé à 17 ans.
3. Les États membres peuvent abaisser l'âge minimum requis à 18 ans pour la catégorie C et à 21 ans pour la catégorie D en ce qui concerne:
 - a) les véhicules utilisés par les services d'incendie et ceux utilisés pour le maintien de l'ordre public;
 - b) les véhicules soumis à un essai sur route à des fins de réparation ou d'entretien.

4. Les permis de conduire délivrés à des personnes conformément aux paragraphes 2 et 3 ne sont valables que sur le territoire de l'État membre qui les a délivrés, tant que le titulaire du permis n'a pas atteint l'âge minimum prévu au paragraphe 1.

Les États membres peuvent reconnaître la validité sur leur territoire de permis de conduire délivrés à des conducteurs n'ayant pas atteint l'âge minimum prévu au paragraphe 1.

5. Par dérogation au paragraphe 1, points d) et e), du présent article, lorsque le candidat est titulaire d'une attestation de capacité professionnelle visée à l'article 6 de la directive (UE) 2022/2561, l'âge minimal pour la délivrance d'un permis de conduire est le suivant:

- a) pour les catégories C et CE, les âges minimaux prévus à l'article 5, paragraphe 2, point a) i), de la directive (UE) 2022/2561;
- b) pour les catégories D1 et D1E, l'âge minimal prévu à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), deuxième alinéa, de ladite directive;
- c) pour les catégories D et DE, les âges minimaux prévus à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), premier alinéa, et à l'article 5, paragraphe 3, points a) et b), de ladite directive.

Dans les cas où, conformément à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), deuxième alinéa, ou à l'article 5, paragraphe 3, point a) ii), deuxième alinéa, de la directive (UE) 2022/2561, un État membre autorise la conduite sur son territoire à partir d'un âge inférieur, la validité du permis de conduire est limitée au territoire de l'État membre de délivrance jusqu'à ce que le titulaire du permis ait atteint l'âge minimum applicable visé au premier alinéa du présent paragraphe et soit titulaire du CAP.

Article 8

Conditions et restrictions

1. Les États membres apposent une mention sur les permis de conduire délivrés sous réserve d'une ou plusieurs conditions dans lesquelles le titulaire est autorisé à conduire. À cette fin, les États membres utilisent les codes de l'Union correspondants prévus à l'annexe I, partie E. Ils peuvent également utiliser des codes nationaux pour les conditions non couvertes par l'annexe I, partie E.

Si, pour cause d'une incapacité physique, la conduite n'est autorisée que pour certains types de véhicules ou pour des véhicules adaptés afin de compenser cette incapacité, l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements prévue à l'article 10, paragraphe 1, est réalisée sur un tel véhicule.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 21 en vue de modifier l'annexe I, partie E, lorsque cela est nécessaire afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques.

Article 9

Progressivité et équivalences entre catégories

1. Le permis pour les catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà autorisés à conduire des véhicules de la catégorie B.

2. La validité du permis de conduire est fixée comme suit:
- a) les permis délivrés pour les catégories C1E, CE, D1E ou DE sont valables pour les ensembles de véhicules couplés de la catégorie BE;
 - b) les permis délivrés pour la catégorie CE sont valables pour la catégorie DE tant que leurs titulaires sont autorisés à conduire des véhicules de la catégorie D;
 - c) les permis délivrés pour la catégorie C1E ou CE sont valables pour la catégorie D1E tant que leurs titulaires sont autorisés à conduire des véhicules de la catégorie D1;
 - d) les permis délivrés pour les catégories CE et DE sont valables pour les ensembles de véhicules couplés des catégories C1E et D1E respectivement;
 - e) les permis délivrés pour une catégorie quelconque sont valables pour la catégorie AM. Toutefois, pour les permis de conduire délivrés sur son territoire, un État membre peut limiter les équivalences de la catégorie AM aux catégories A1, A2 et A, si ledit État membre subordonne l'obtention d'un permis de catégorie AM à la réussite d'un examen de conduite;
 - f) les permis délivrés pour la catégorie A2 sont également valables pour la catégorie A1;
 - g) les permis délivrés pour les catégories A, B, C ou D sont valables respectivement pour les catégories A1, A2, B1, C1 ou D1;
 - h) deux ans après la première délivrance d'un permis de conduire, délivré pour la catégorie B, il est valable pour conduire les véhicules à carburant de substitution visés à l'article 2 de la directive 96/53/CE du Conseil¹³ dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg mais ne dépasse pas 4 250 kg sans remorque.
3. Les États membres peuvent accorder, pour la conduite sur leur territoire, les équivalences suivantes:
- a) tricycles motorisés sous couvert d'un permis de catégorie B, pour les tricycles motorisés d'une puissance dépassant 15 kW à condition que le titulaire du permis de catégorie B soit âgé d'au moins 21 ans;
 - b) motocycles de la catégorie A1 sous couvert d'un permis de catégorie B.

Les équivalences prévues au premier alinéa sont mutuellement reconnues par les États membres qui les ont accordées.

Les États membres n'indiquent pas l'habilitation à conduire les véhicules visés au premier alinéa sur le permis de conduire, sauf au moyen des codes de l'Union spécifiés à l'annexe I, partie E.

Les États membres informent sans délai la Commission des équivalences visées au premier alinéa qui sont accordées sur leur territoire, en incluant le cas échéant les codes nationaux éventuellement utilisés avant l'entrée en vigueur de la présente directive. La Commission met ces informations à la disposition des États membres afin de faciliter l'application du présent paragraphe.

¹³ Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

4. Les États membres peuvent autoriser la conduite sur leur territoire des catégories de véhicules suivantes:
- a) véhicules de la catégorie D1 d'une masse maximale autorisée de 3 500 kg n'incluant pas les équipements spécialisés destinés au transport de passagers handicapés par les conducteurs âgés de plus de 21 ans et titulaires d'un permis de conduire de catégorie B, au moins deux ans après que ce permis a été délivré pour la première fois et à condition que ces véhicules soient utilisés à des fins sociales par des entités non commerciales et que le conducteur fournisse ses services à titre bénévole;
 - b) les véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg par les conducteurs de plus de 21 ans titulaires d'un permis de conduire délivré pour la catégorie B, au moins deux ans après la première délivrance de ce permis de conduire, pour autant que toutes les conditions suivantes soient remplies:
 - i) ces véhicules sont destinés à être utilisés, à l'arrêt, uniquement comme espace d'instruction ou de loisirs;
 - ii) ils sont utilisés par des organismes non commerciaux à des fins sociales;
 - iii) ils ont été modifiés de manière à ne pouvoir être utilisés ni pour le transport de plus de neuf personnes ni pour le transport de marchandises autres que celles strictement nécessaires à leur utilisation;
 - c) véhicules de la catégorie B d'une masse maximale autorisée de 2 500 kg et d'une vitesse maximale physiquement limitée à 45 km/h par les conducteurs de moins de 21 ans titulaires d'un permis de conduire délivré pour la catégorie B1.

Les États membres n'indiquent pas l'habilitation à conduire les véhicules visés au premier alinéa points a) et b), sur le permis de conduire, sauf au moyen des codes nationaux pertinents.

Les États membres informent immédiatement la Commission de toute dérogation accordée conformément au présent paragraphe.

Article 10

Délivrance, validité et renouvellement

1. Le permis de conduire n'est délivré qu'aux candidats qui remplissent les conditions suivantes:
- a) ils ont réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et une épreuve de contrôle des connaissances et répondent à des normes minimales d'aptitude physique et mentale à la conduite, conformément aux dispositions des annexes II et III;
 - b) en ce qui concerne la catégorie AM, ils ont réussi seulement une épreuve théorique; les États membres peuvent imposer aux demandeurs la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et un examen médical pour cette catégorie.

Pour les tricycles et les quadricycles qui relèvent de cette catégorie, les États membres peuvent imposer une épreuve spécifique de contrôle des aptitudes et des comportements. Afin de distinguer entre les véhicules de la catégorie AM, un code national peut être inscrit sur le permis de conduire;

- c) en ce qui concerne la catégorie A2 ou A, et à condition qu'ils aient acquis une expérience minimale de deux ans sur un motorcycle de catégorie A1 ou A2 respectivement:
 - i) ils ont réussi seulement une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, ou
 - ii) ils ont suivi une formation conformément à l'annexe VI;
- d) ils ont suivi une formation ou ont réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, ou ont suivi une formation et réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements conformément à l'annexe V pour ce qui concerne la catégorie B pour la conduite d'un ensemble de véhicules visé à l'article 6, paragraphe 1, point c) ii), troisième alinéa;
- e) ils ont leur résidence normale sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire ou peuvent prouver qu'ils y font des études depuis 6 mois au moins.

2. La durée de validité administrative des permis de conduire délivrés par les États membres est la suivante:

- a) 15 ans pour les catégories AM, A1, A2, A, B, B1 et BE;
- b) cinq ans pour les catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E.

Le renouvellement d'un permis de conduire peut provoquer le commencement d'une nouvelle période de validité administrative pour une ou plusieurs autres catégories de véhicules que le titulaire du permis est autorisé à conduire, dans la mesure où cela est conforme aux conditions énoncées dans la présente directive.

La présence d'une puce électronique ou d'un code QR en application de l'article 4, paragraphes 5 et 6 respectivement, n'est pas une condition de validité d'un permis de conduire. La perte ou l'illisibilité d'une puce électronique ou d'un code QR, ou tout autre dommage subi par celui-ci, n'a aucun effet sur la validité du document.

Les États membres peuvent limiter la durée de validité administrative des permis délivrés aux conducteurs novices au sens de l'article 15, paragraphe 1, pour toute catégorie afin de pouvoir appliquer des mesures spécifiques à ces conducteurs, dans le but d'améliorer leur sécurité sur la route.

Les États membres peuvent limiter la durée de validité administrative de permis de conduire dans des cas individuels pour toute catégorie s'il est jugé nécessaire d'augmenter la fréquence des contrôles médicaux ou d'appliquer d'autres mesures spécifiques, notamment des restrictions visant les auteurs d'infractions routières.

Les États membres réduisent les durées de validité administrative prévues au premier alinéa à cinq ans ou moins pour les permis de conduire dont les titulaires résident sur leur territoire et sont âgés de 70 ans révolus afin d'augmenter la fréquence des contrôles médicaux ou d'appliquer d'autres mesures spécifiques, notamment des cours de remise à niveau. Cette durée réduite de validité administrative n'est appliquée qu'à l'occasion du renouvellement du permis de conduire.

Les États membres peuvent réduire la durée de validité administrative visée au présent paragraphe des permis de conduire des personnes qui ont obtenu un titre de séjour temporaire ou qui bénéficient d'une protection temporaire ou d'une protection adéquate en vertu du droit national sur leur territoire. À cette fin, cette durée de

validité administrative réduite est égale ou inférieure à la validité administrative du titre de séjour temporaire ou de la protection temporaire ou de la protection adéquate.

3. Le renouvellement du permis de conduire au moment où sa validité administrative vient à échéance est subordonné aux deux conditions suivantes:

- a) le maintien du respect des normes minimales d'aptitude physique et mentale à la conduite énoncées à l'annexe III;
- b) la résidence normale sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire ou la preuve que le demandeur y fait des études depuis 6 mois au moins, au moment du dépôt de la demande.

4. En cas de crise, les États membres peuvent prolonger la durée de validité administrative des permis de conduire qui arriveraient autrement à expiration, pour une période maximale de six mois. La prolongation peut être renouvelée si la crise persiste.

Toute prolongation de ce type est dûment motivée et notifiée immédiatement à la Commission. La Commission publie immédiatement ces informations au *Journal officiel de l'Union européenne*. Les États membres reconnaissent la validité des permis de conduire dont la durée de validité administrative a été prolongée en vertu du présent paragraphe.

Lorsqu'une crise touche plusieurs États membres, la Commission peut adopter des actes d'exécution afin de prolonger la durée de validité administrative de l'ensemble ou de certaines catégories de permis de conduire qui arriveraient autrement à expiration. Cette prolongation ne peut excéder six mois et peut être renouvelée si la crise persiste. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 3.

Lorsqu'un État membre n'est pas et n'est pas susceptible d'être touché par des difficultés rendant impossible le renouvellement des permis de conduire en raison de la crise visée au troisième alinéa, ou lorsqu'il a pris des mesures nationales appropriées pour atténuer les effets de la crise, cet État membre peut décider de ne pas appliquer la prolongation introduite par l'acte d'exécution visé au troisième alinéa, après en avoir préalablement informé la Commission. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Aux fins du présent paragraphe, on entend par «crise», un événement exceptionnel, inattendu et soudain, naturel ou d'origine humaine, de nature et d'ampleur extraordinaires, qui se produit à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union et qui a des incidences directes ou indirectes importantes sur le domaine du transport routier et qui empêche également les titulaires de permis de conduire ou les autorités nationales compétentes d'effectuer les procédures nécessaires à leur renouvellement, ou restreint considérablement la possibilité d'y parvenir.

5. Sans préjudice des lois pénales et de police nationales, les États membres peuvent appliquer à la délivrance du permis de conduire les dispositions de leur réglementation nationale concernant des conditions autres que celles visées par la présente directive. Ils en informent la Commission.

6. Lorsqu'ils délivrent ou renouvellent des permis de conduire des catégories AM, A, A1, A2, B, B1 et BE, les États membres peuvent imposer un contrôle des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite telles qu'exposées

à l'annexe III au lieu de l'autoévaluation prévue au point trois de ladite annexe. Dans ce cas, l'examen médical porte sur l'ensemble des incapacités médicales mentionnées à l'annexe III.

La Commission adopte, au plus tard le [date d'adoption + 18 mois], des actes d'exécution définissant le contenu de l'autoévaluation visée à l'annexe III, point 3, et couvrant l'ensemble des incapacités médicales mentionnées dans ladite annexe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.

7. Aucune personne ne peut être titulaire de plus d'un permis de conduire physique. Une personne peut toutefois être titulaire de plusieurs permis de conduire mobiles, à condition qu'ils soient délivrés par le même État membre.

Aucune personne ne peut être titulaire de permis de conduire délivrés par plusieurs États membres.

Les États membres refusent de délivrer un permis de conduire s'ils constatent que la personne qui en fait la demande détient déjà un permis de conduire délivré par un autre État membre.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour l'application du troisième alinéa. Les mesures nécessaires concernant la délivrance, le remplacement, le renouvellement ou l'échange d'un permis de conduire consistent à vérifier auprès des autres États membres si l'intéressé est déjà titulaire d'un autre permis de conduire lorsqu'il existe des motifs raisonnables de le soupçonner. À cette fin, les États membres utilisent le réseau des permis de conduire de l'Union visé à l'article 19.

Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 6, l'État membre qui délivre un permis de conduire fait diligence en vue de s'assurer que l'intéressé remplit les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article et applique ses dispositions nationales en matière d'annulation ou de retrait du permis de conduire ou du droit de conduire s'il est établi qu'un permis a été délivré sans que ces conditions aient été respectées.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 21 en vue de modifier les annexes II, V et VI lorsque cela est nécessaire afin de tenir compte des progrès techniques ou opérationnels et des évolutions scientifiques.

Article 11

Échange et remplacement des permis de conduire délivrés par les États membres

1. Dans le cas où le titulaire d'un permis de conduire valable délivré par un État membre a établi sa résidence normale dans un autre État membre, il ou elle peut demander l'échange de son permis de conduire contre un permis équivalent. L'État membre qui procède à l'échange vérifie pour quelle catégorie le permis présenté est effectivement encore valable.
2. Sous réserve du respect du principe de territorialité des lois pénales et de police, l'État membre où est située la résidence normale peut appliquer au titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre ses dispositions nationales concernant la restriction, la suspension, le retrait ou l'annulation du droit de conduire et, si nécessaire, procéder à ces fins à l'échange de ce permis.

3. L'État membre qui procède à l'échange renvoie l'ancien permis aux autorités de l'État membre qui l'a délivré et communique les motifs de cette action.
4. Le remplacement d'un permis de conduire faisant suite à une perte ou à un vol peut seulement être obtenu auprès des autorités compétentes de l'État membre où le ou la titulaire a sa résidence normale. Ces autorités procèdent au remplacement sur la base des renseignements qu'elles détiennent ou, s'il y a lieu, d'une attestation des autorités compétentes de l'État membre ayant délivré le permis initial.

Article 12

Échange de permis de conduire délivrés par des pays tiers

1. Lorsqu'un État membre prévoit l'échange d'un permis de conduire délivré par un pays tiers à un titulaire qui a établi sa résidence normale sur son territoire, cet État membre procède à l'échange du permis de conduire conformément aux dispositions du présent article.
2. Lorsqu'un État membre échange un permis de conduire délivré par un pays tiers qui n'a pas fait l'objet d'une décision d'exécution visée au paragraphe 7, cet échange est enregistré sur le permis de conduire délivré par cet État membre au moyen du code correspondant figurant à l'annexe I, partie E, de même que tout renouvellement ou remplacement ultérieur. En cas de transfert de la résidence normale du titulaire de ce permis dans un autre État membre, ce dernier pourra ne pas appliquer le principe de la reconnaissance mutuelle exposé à l'article 3, paragraphe 6.

Les États membres appliquent, pour ces échanges, les dispositions de leur législation nationale, dans les conditions prévues au présent paragraphe.

3. Lorsque le permis de conduire est délivré dans une catégorie et par un pays tiers ayant fait l'objet d'une décision d'exécution visée au paragraphe 7, cet échange n'est pas enregistré sur le permis de conduire délivré par l'État membre concerné. Dans ces cas, les États membres échangent le permis de conduire conformément aux conditions fixées dans la décision d'exécution correspondante.
4. Lorsqu'un permis de conduire délivré par un État membre a été échangé contre un permis de conduire délivré par un pays tiers, les États membres n'exigent pas le respect de conditions supplémentaires autres que celles énoncées à l'article 10, paragraphe 3, point a), ni ne consignent aucune information supplémentaire aux fins de l'échange de ce permis contre un permis de conduire délivré par eux, en ce qui concerne les catégories du permis de conduire initial.

Dans la situation visée au premier alinéa, lorsqu'un demandeur demande l'échange d'un permis de conduire valable également pour les catégories pour lesquelles il a acquis le droit de conduire dans un pays tiers, les règles suivantes s'appliquent:

- a) Lorsque le permis de conduire a été délivré dans une catégorie et par un pays tiers ayant fait l'objet d'une décision d'exécution visée au paragraphe 7, le paragraphe 3 s'applique.
 - b) en l'absence d'une telle décision d'exécution, le paragraphe 2 s'applique.
5. Les échanges visés aux paragraphes 2, 3 et 4 ne sont effectués que si le permis de conduire délivré par un pays tiers a été remis aux autorités compétentes de l'État membre qui procède à l'échange.

6. La Commission peut déterminer qu'un pays tiers dispose d'un cadre en matière de transport routier garantissant, en tout ou en partie, un niveau de sécurité routière comparable à celui de l'Union qui permet l'échange des permis de conduire délivrés par ce pays tiers sans enregistrement de cet échange sur les permis de conduire délivrés par les États membres, le cas échéant après avoir satisfait à certaines conditions prédéfinies.

Lorsque la Commission identifie un tel pays tiers, elle peut évaluer le cadre du transport routier du pays tiers en coopération avec les États membres. Les États membres disposent d'un délai de six mois pour donner leur avis sur le cadre du transport routier en place dans le pays tiers identifié. La Commission procède à l'évaluation dès qu'elle a reçu l'avis de tous les États membres ou après l'expiration du délai de transmission des avis, la date la plus tardive étant retenue.

Lorsqu'elle évalue le cadre pour le transport routier en place dans un pays tiers, la Commission tient compte au moins des éléments suivants:

- a) les exigences en matière de permis de conduire en vigueur, telles que la classification des catégories de permis de conduire, les exigences en matière d'âge minimal, les exigences et conditions relatives à la formation et aux examens de conduite, ainsi que les normes médicales pour la délivrance du permis;
- b) si le pays tiers délivre des permis de conduire mobiles et, dans l'affirmative, les détails techniques et structurels applicables à l'exploitation du système;
- c) la mesure dans laquelle des permis de conduire falsifiés sont en circulation et les mesures prises pour prévenir la falsification des permis de conduire;
- d) la durée de validité administrative des permis de conduire délivrés par le pays tiers;
- e) les conditions de circulation dans le pays tiers et leur comparabilité avec les conditions de circulation sur les réseaux routiers de l'Union;
- f) les performances du pays tiers en matière de sécurité routière.

7. La Commission peut, après avoir procédé à l'évaluation visée au paragraphe 6 et au moyen de décisions d'exécution, décider qu'un pays tiers a mis en place un cadre en matière de transport routier garantissant en tout ou en partie un niveau de sécurité routière comparable à celui de l'Union et que les permis de conduire délivrés par ce pays tiers peuvent être échangés sans qu'un tel échange ne soit enregistré sur le permis de conduire délivré par un État membre.

La décision d'exécution contient au moins:

- a) les catégories de permis de conduire visées à l'article 6, pour lesquelles un échange peut avoir lieu sans l'inscrire sur le permis de conduire délivré par un État membre;
- b) les dates de délivrance du permis de conduire d'un pays tiers, à partir duquel un échange peut avoir lieu sans l'inscrire sur le permis de conduire délivré par un État membre;
- c) les conditions générales à respecter aux fins de la vérification de l'authenticité du document officiel à échanger;

- d) toutes les conditions générales auxquelles le demandeur doit satisfaire pour démontrer le respect des normes médicales énoncées à l'annexe III, avant l'échange.

Lorsque le permis de conduire du demandeur ne permet pas de se conformer au deuxième alinéa, points a) ou b), du présent paragraphe, les États membres peuvent décider d'échanger le permis de conduire conformément au paragraphe 2. Lorsque le demandeur n'est pas en mesure de se conformer au deuxième alinéa, points c) ou d), du présent paragraphe, les États membres refusent d'échanger le permis de conduire. Toute condition supplémentaire que la décision d'exécution peut contenir prévoit soit l'applicabilité des dispositions nationales de l'État membre conformément au paragraphe 2, soit le refus de l'échange du permis de conduire, lorsque ces conditions ne sont pas remplies par le demandeur.

Les décisions d'exécution sont adoptées en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.

8. La décision d'exécution visée au paragraphe 7 prévoit un réexamen périodique, au moins tous les quatre ans, de la situation en matière de sécurité routière dans le pays tiers concerné. En fonction des conclusions du réexamen, la Commission maintient, modifie ou suspend, dans la mesure nécessaire, ou abroge l'acte d'exécution visé au paragraphe 7.
9. La Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne et sur son site internet une liste des pays tiers qui ont fait l'objet d'une décision d'exécution conformément au paragraphe 7, et publie également en conséquence toute modification pertinente apportée conformément au paragraphe 9.
10. La Commission met en place un réseau de connaissances pour regrouper, traiter et diffuser les connaissances et les informations sur les meilleures pratiques pour l'intégration des conducteurs professionnels étrangers dans le marché intérieur. Le réseau comprend les autorités compétentes des États membres, les centres d'excellence, les universités et les chercheurs, les partenaires sociaux et d'autres acteurs concernés du secteur du transport routier.

Article 13

Effets d'une restriction, d'une suspension, d'un retrait ou d'une annulation du droit de conduire ou du permis de conduire

1. Un État membre refuse de délivrer un permis de conduire à un demandeur dont le permis de conduire fait l'objet d'une restriction, d'une suspension, d'un retrait ou d'une annulation dans un autre État membre.
2. Un État membre refuse de reconnaître, à une personne dont le permis de conduire fait l'objet, sur son territoire, d'une restriction, d'une suspension, d'un retrait ou d'une annulation, la validité de tout permis de conduire délivré par un autre État membre.
3. Un permis de conduire ou le droit de conduire est considéré comme limité, suspendu, retiré ou annulé aux fins du présent article tant que l'intéressé ne remplit pas les conditions imposées par un État membre pour pouvoir récupérer son droit de conduire ou son permis de conduire ou en demander un nouveau.

Les États membres veillent à ce que les conditions qu'ils imposent pour que le titulaire puisse récupérer son droit de conduire ou son permis de conduire ou puisse en demander un nouveau soient proportionnées et non discriminatoires envers les

titulaires d'un permis de conduire délivré par tout autre État membre et qu'elles n'entraînent pas, à elles seules, un refus indéfini de délivrer un permis de conduire ou de reconnaître un permis de conduire délivré par un autre État membre.

4. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme empêchant les États membres d'interdire à une personne de conduire indéfiniment sur leur territoire sans lui donner la possibilité de récupérer son droit de conduire ou son permis de conduire ou de demander un nouveau permis, lorsque son comportement le justifie.

Lorsqu'un État membre, conformément au présent paragraphe, a imposé une interdiction de conduire pour une durée indéterminée, cet État membre peut refuser de reconnaître indéfiniment la validité de tout permis de conduire délivré par un autre État membre sur son territoire respectif. Par dérogation au paragraphe 1, les autres États membres peuvent, après consultation de l'État membre imposant l'interdiction de conduire pour une durée indéterminée, délivrer un permis de conduire à cette personne.

Article 14

Système de conduite accompagné

1. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, points b) et d), respectivement, les États membres délivrent des permis de conduire, conformément à l'article 10, paragraphe 1, pour les catégories B et C portant le code de l'Union 98.02 figurant à l'annexe I, partie E, aux demandeurs ayant atteint l'âge de 17 ans.
2. Les titulaires d'un permis de conduire portant le code 98.02 de l'Union qui n'ont pas atteint l'âge de 18 ans ne conduisent que s'ils sont accompagnés d'une personne remplissant les conditions suivantes:
 - a) être âgée d'au moins 25 ans;
 - b) être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie concernée délivré il y a plus de cinq ans;
 - c) ne pas avoir fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire au cours des cinq dernières années;
 - d) ne pas avoir fait l'objet d'une décision dans le domaine du droit pénal résultant d'une infraction liée à la circulation routière;
 - e) dans le cas d'un véhicule de catégorie C, posséder la qualification et avoir suivi la formation prévues par la directive (UE) 2022/2561.
3. Les États membres peuvent exiger l'identification des personnes accompagnantes visées au paragraphe 2 afin de garantir le respect du présent article. Les États membres peuvent limiter le nombre de personnes accompagnantes admissible.
4. Les États membres peuvent appliquer des conditions supplémentaires pour la délivrance d'un permis de conduire portant le code 98.02 de l'Union aux demandeurs qui n'ont pas atteint l'âge de 18 ans. Ils en informent la Commission. La Commission rend ces informations publiques.

Article 15

Période probatoire

1. Le titulaire d'un permis de conduire d'une catégorie donnée délivré pour la première fois est considéré comme un conducteur novice et est soumis à une période probatoire d'au moins deux ans.
2. Les États membres établissent des règles relatives aux sanctions applicables aux conducteurs novices qui conduisent avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,0 g/ml et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en œuvre. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.
3. Les États membres peuvent établir des règles supplémentaires applicables sur leur territoire aux conducteurs novices pendant la période d'essai afin d'améliorer la sécurité routière. Ils en informent la Commission.
4. Les États membres font figurer sur les permis de conduire délivrés au cours d'une période d'essai le code de l'Union 98.01 figurant à l'annexe I, partie E.
5. Une période d'essai n'est pas appliquée aux conducteurs obtenant un permis de conduire de catégorie A2 ou A conformément à l'article 10, paragraphe 1, point c).

Article 16

Examineurs

1. Les examinateurs du permis de conduire satisfont aux normes minimales énoncées à l'annexe IV.

Les examinateurs du permis de conduire exerçant déjà cette fonction avant le 19 janvier 2013 sont uniquement soumis aux exigences en matière d'assurance de la qualité et de formation continue régulière.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 21 en vue de modifier l'annexe IV lorsque cela est nécessaire afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques.

Article 17

Résidence normale

1. Aux fins de l'application de la présente directive, on entend par «résidence normale» le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles, ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle demeure.

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans deux États membres ou plus est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne demeure dans un État membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.
2. Aux fins de l'article 10, paragraphe 3, point b), et de l'article 11, paragraphe 4, la résidence normale du personnel des services diplomatiques de l'Union ou de ses

États membres, ou des membres de leur famille faisant partie de leur ménage, est considérée comme se trouvant sur le territoire des États membres qui ont délivré les permis de conduire qui sont renouvelés ou remplacés.

Aux fins du présent article, on entend par «services diplomatiques de l'Union» les fonctionnaires des services compétents du Secrétariat général du Conseil et de la Commission, ainsi que le personnel détaché des services diplomatiques nationaux des États membres et tout autre employé ou contractant travaillant pour les institutions, organes et organismes de l'Union dans le domaine de la représentation extérieure et qui, pour pouvoir exercer leurs fonctions contractuelles, doivent vivre au moins 181 jours sur le territoire d'un ou de plusieurs pays tiers au cours d'une année civile.

3. Lorsque le titulaire d'un permis de conduire ne peut prouver l'établissement de sa résidence normale dans un État membre donné en vertu du paragraphe 1, il peut, en dernier lieu, faire renouveler son permis de conduire dans l'État membre qui l'a initialement délivré.
4. Par dérogation à l'article 10, paragraphe 1, point e), et aux fins spécifiques de la première délivrance d'un permis de conduire de la catégorie B, un demandeur dont l'État membre de résidence normale est différent de l'État membre dont il a la nationalité peut faire délivrer son permis de conduire par ce dernier, lorsque l'État membre de résidence normale ne prévoit pas la possibilité de réussir les épreuves théoriques ou pratiques dans l'une des langues officielles de l'État membre de nationalité ou avec un interprète.

Article 18

Équivalences entre permis de modèle différent de celui de l'Union

1. Les États membres appliquent les équivalences établies par la décision (UE) 2016/1945¹⁴ de la Commission entre les droits obtenus avant le 19 janvier 2013 et les catégories visées à l'article 6 de la présente directive.
2. Aucun droit de conduire délivré avant le 19 janvier 2013 n'est supprimé ou assorti de restrictions quelconques aux termes des dispositions de la présente directive.

Article 19

Assistance mutuelle

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Ils échangent des informations sur les permis qu'ils ont délivrés, échangés, remplacés, renouvelés, restreints, suspendus, retirés, annulés ou révoqués, sur les déchéances du droit de conduire qu'ils ont imposées ou envisagent de promulguer et se consultent afin de vérifier si le demandeur d'un permis de conduire n'est pas soumis à une déchéance du droit de conduire dans un État membre. Ils utilisent le réseau des permis de conduire de l'UE établi à cet effet.

¹⁴ Décision (UE) 2016/1945 de la Commission du 14 octobre 2016 concernant les équivalences entre les catégories de permis de conduire (JO L 302 du 9.11.2016, p. 62).

2. Les États membres peuvent également utiliser le réseau des permis de conduire de l'UE pour l'échange d'informations aux fins suivantes:
- a) permettre à leurs autorités de vérifier la validité et l'authenticité d'un permis de conduire lors de contrôles routiers ou dans le cadre de mesures de lutte contre la contrefaçon;
 - b) faciliter les enquêtes visant à identifier la personne responsable des infractions en matière de sécurité routière, conformément à la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil¹⁵;
 - c) prévenir et détecter les infractions pénales visées dans [RÉFÉRENCE À PRŮM II] et enquêter sur celles-ci;
 - d) appliquer la directive (UE) 2022/2561;
 - e) mettre en œuvre et faire respecter la [NOUVELLE DIRECTIVE SUR L'INCIDENCE À L'ÉCHELLE DE L'UNION DE CERTAINES DÉCHÉANCES DU DROIT DE CONDUIRE].
3. L'accès au réseau est sécurisé. Le réseau assure à la fois un échange synchrone (temps réel) et asynchrone d'informations, ainsi que l'envoi et la réception de messages, de notifications et de pièces jointes sécurisés.
- Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que les informations échangées par l'intermédiaire du réseau soient à jour.
- Les États membres ne peuvent accorder l'accès au réseau qu'aux autorités compétentes aux fins visées aux paragraphes 1 et 2.
4. Les États membres s'assistent également mutuellement dans la mise en œuvre du permis de conduire mobile, notamment pour garantir la pleine interopérabilité entre les applications et les éléments de vérification visés à l'annexe I, partie C.
5. Afin d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes nationaux connectés au réseau des permis de conduire de l'UE et la protection des données à caractère personnel échangées dans ce contexte, la Commission adopte, au plus tard le 6 juin 2026, des actes d'exécution établissant les exigences opérationnelles, techniques et d'interface détaillées applicables au réseau des permis de conduire de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.
6. Les États membres peuvent coopérer aux fins du contrôle de l'application de toute restriction partielle, suspension, retrait ou annulation du droit de conduire ou du permis de conduire, en particulier lorsque les mesures respectives sont limitées à certaines catégories de permis de conduire ou au territoire de certains États membres, notamment par l'apposition de mentions sur les permis de conduire qu'ils ont délivrés.

Article 20

Réexamen

¹⁵ Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9).

Les États membres informent la Commission chaque année du nombre de permis de conduire délivrés, renouvelés, remplacés, retirés et échangés, pour chaque catégorie, y compris des données sur la délivrance et l'utilisation des permis de conduire mobiles.

Au plus tard le [date d'entrée en vigueur + 5 ans], et tous les cinq ans par la suite, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, y compris son incidence sur la sécurité routière.

Article 21

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 8, à l'article 5, paragraphe 6, à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 8, et à l'article 16, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 8, à l'article 5, paragraphe 6, à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 8, et à l'article 16, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
6. Tout acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 8, de l'article 5, paragraphe 6, de l'article 8, paragraphe 2, de l'article 10, paragraphe 8, et de l'article 16, paragraphe 2, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 22

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour le permis de conduire. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demandent.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas l'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 23

Modifications de la directive (UE) 2022/2561

À l'article 5, point 2), de la directive (UE) 2022/2561, le point c) suivant est ajouté:

«c) à partir de l'âge de 17 ans, un véhicule de catégorie C, à condition d'être titulaire d'un CAP tel que visé à l'article 6, paragraphe 1 et uniquement dans les conditions prévues à l'article 14, paragraphe 2, de la directive [RÉFÉRENCE À LA PRÉSENTE DIRECTIVE];»

Article 24

Modifications du règlement (UE) 2018/1724

L'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2018/1724 est modifiée comme suit:

- a) dans la deuxième colonne, à la ligne «Déménagement», la cellule suivante est ajoutée: «Obtention ou renouvellement d'un permis de conduire»;
- b) dans la troisième colonne, à la ligne «Déménagement», la cellule suivante est ajoutée: «Délivrance, échange et remplacement des permis de conduire de l'UE».

Article 25

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [date d'adoption + 2 ans], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à partir du [date d'adoption + 3 ans].

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de

leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 26

Abrogation

1. La directive 2006/126/CE est abrogée avec effet au [date d'adoption + 3 ans].
Les références faites à la directive 2006/126/CE s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VII.
2. Le règlement (UE) n° 383/2012 est abrogé avec effet au [date d'adoption + 3 ans].
3. Les références à la directive (UE) 383/2012 s'entendent comme faites à l'annexe I, partie B, de la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VII.

Article 27

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 28

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen Par le Conseil
Le président Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Contexte Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission.

1.2. Domaine(s) politique concerné(s)

Transport, sécurité routière

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

☐ une action nouvelle

☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁶⁶

☒ la prolongation d'une action existante

☐ une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général/objectifs généraux

Les objectifs généraux consistent à améliorer la sécurité routière et à faciliter la libre circulation des personnes.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

- Améliorer les aptitudes, les connaissances et l'expérience en matière de conduite, ainsi que réduire et sanctionner les comportements dangereux.
- Garantir une aptitude physique et mentale adéquate des conducteurs dans l'ensemble de l'UE.
- Supprimer les obstacles inadéquats ou inutiles auxquels sont confrontés les demandeurs et les titulaires de permis de conduire.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Des effets positifs sur la société sont attendus du fait de l'incidence sur la sécurité routière et la libre circulation des personnes. Selon les estimations, environ 1 153 vies devraient être sauvées et 11 020 blessures graves évitées sur la période 2025-2050, par rapport au scénario de référence, par l'amélioration des compétences et des connaissances des conducteurs et la réduction du nombre de conducteurs sur les routes de l'Union qui ont un comportement dangereux ou qui sont médicalement inaptes à conduire. En termes monétaires, la réduction des coûts

⁶⁶

Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

externes des accidents est estimée à environ 7,1 milliards d'EUR, exprimée en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence. En outre, les mesures devraient supprimer les obstacles injustifiés ou inutiles à l'obtention, à la reconnaissance ou au renouvellement des droits de conduire, tout particulièrement pour les résidents de l'Union européenne et les titulaires d'un permis de conduire étranger obtenu dans un État membre autre que leur pays de nationalité, pour les conducteurs de camionnettes et d'autocaravanes à carburant alternatif, pour les personnes souffrant de diabète sucré et pour les conducteurs professionnels.

Enfin, des effets positifs sont prévus pour les administrations publiques (4,8 milliards d'EUR d'économies), pour le secteur privé (1,5 milliard d'EUR d'économies) et pour les citoyens (6,6 milliards d'EUR d'économies) par rapport au scénario de référence, exprimés en valeur actuelle sur la période 2025-2050, notamment en raison de l'harmonisation complète de la validité administrative et de l'introduction du permis de conduire mobile de l'UE.

1.4.4. *Indicateurs de performance*

Étant donné que l'objectif général est l'amélioration de la sécurité routière, l'indicateur clé pour mesurer le succès de l'initiative serait une réduction du nombre de tués sur les routes et du nombre de blessés graves lors d'accidents dont le conducteur est considéré comme l'une des causes. À cette fin, le nombre d'accidents sera pris en considération dans sa totalité et lorsque certaines conditions seront remplies (par exemple, accidents n'impliquant qu'un seul véhicule ou dans lesquels le conducteur était novice ou physiquement/mentalement inapte à la conduite). L'indicateur devra également tenir compte de l'évolution globale de la sécurité routière et de l'évolution du trafic routier et du nombre de permis dans chaque État membre (pour prendre en considération d'autres facteurs possibles).

En ce qui concerne le deuxième objectif général consistant à faciliter la libre circulation des personnes, l'indicateur clé pour mesurer le succès de l'initiative serait une réduction du nombre de plaintes et d'affaires judiciaires concernant des procédures liées aux permis de conduire.

Les indicateurs relatifs aux deux objectifs resteront toutefois relativement difficiles à évaluer en raison des multiples causes sous-jacentes des accidents, de l'indisponibilité des données et du faible nombre de plaintes et d'affaires judiciaires concernant les procédures liées aux permis de conduire.

En ce qui concerne l'objectif «Améliorer les aptitudes, les connaissances et l'expérience de conduite, ainsi que réduire et sanctionner les comportements dangereux», la réussite sera mesurée par le fait que les normes en matière de compétences, de connaissances et de périodes de stage à respecter pour la première délivrance d'un permis de conduire sont harmonisées et que les comportements dangereux sont sanctionnés indépendamment du lieu de résidence de l'auteur de l'infraction.

En ce qui concerne l'aptitude à conduire, la proportion de conducteurs soumis à un examen médical régulier, en fonction de leur état de santé et de leur âge, sera une mesure de la réussite. En ce qui concerne la suppression des obstacles touchant les demandeurs et les titulaires de permis de conduire, le nombre d'États membres délivrant des permis de conduire mobiles ou reconnaissant les permis de conduire mobiles de l'UE constituera une mesure de la réussite, ainsi qu'un faible nombre de

plaintes et de procédures judiciaires dans lesquelles la résidence normale constitue un obstacle à la reconnaissance des droits de conduire existants.

La Commission suivra la mise en œuvre et l'efficacité de cette initiative au moyen de plusieurs actions et d'un ensemble d'indicateurs de base qui permettront de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs opérationnels. Cinq ans après l'expiration de la période de transposition de l'acte législatif, les services de la Commission doivent procéder à une évaluation pour vérifier dans quelle mesure les objectifs ont été atteints.

Des instruments de suivi établis (par exemple, la base de données CARE) seront utilisés pour surveiller la corrélation entre les accidents de la route et les permis de conduire. Le rapport contiendra des informations sur le nombre d'accidents ayant entraîné des blessures ou des décès, ainsi que sur les conducteurs impliqués, telles que leur âge, la validité et la date de délivrance de leur permis de conduire et les résultats de leurs tests d'alcoolémie ou de dépistage de l'usage de drogues. Afin de permettre, dans toute la mesure du possible, de séparer les effets de la directive révisée d'autres facteurs, des statistiques sur le nombre de permis de conduire délivrés seront recueillies auprès des États membres. Ces statistiques devraient permettre d'évaluer l'évolution relative de la sécurité routière pour les principaux groupes de conducteurs concernés par la révision (par exemple, les conducteurs novices et les conducteurs ayant un problème de santé).

La Commission continuera également de produire des statistiques concernant l'utilisation du réseau RESPER pour l'échange d'informations sur les permis de conduire, établi en vertu de l'article 15 de la directive 2006/126/CE. La Commission pourrait également étudier la possibilité de compléter ces informations par des statistiques produites par EUCARIS, l'application utilisée par plusieurs États membres pour se connecter à RESPER.

En ce qui concerne l'interopérabilité du permis de conduire mobile de l'UE, un groupe de travail spécifique au sein du comité institué en vertu de l'article 21 de la directive suivra les progrès accomplis dans le but de recenser et de résoudre les problèmes potentiels.

La Commission invitera également les États membres à partager, comme cela a été fait dans le cadre de l'étude d'appui réalisée aux fins de la présente analyse d'impact, les statistiques obtenues auprès des registres nationaux sur le nombre de permis délivrés par catégorie, par sexe et par groupe d'âge.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

La présente initiative de l'UE prévoit la quatrième série de règles de l'Union régissant le permis de conduire (la première a été instaurée en 1980 par la directive 80/1263/CEE)⁶⁷. Ces règles ont permis de réduire de 61,5 % le nombre de tués sur

⁶⁷

La première directive relative au permis de conduire (directive 80/1263/CEE) a instauré le tout premier ensemble de règles dans l'UE en ce qui concerne l'harmonisation des régimes nationaux de permis de conduire, notamment par l'introduction d'un modèle communautaire de permis, la définition préliminaire des catégories de véhicules et la fixation des conditions dans lesquelles les permis de conduire peuvent être délivrés ou échangés dans l'ensemble de l'UE. Ces règles ont été affinées et étendues dans la deuxième directive relative au permis de conduire (directive 91/439/CEE). Plus

les routes, qui est passé d'environ 51 400 en 2001 à environ 19 800 en 2021. Toutefois, l'amélioration de la sécurité routière n'a pas été aussi marquée que nécessaire.

Afin de réduire davantage le nombre de tués et de blessés sur les routes de l'UE, la proposition prévoit plusieurs mesures comme une numérisation accrue, y compris l'introduction de permis de conduire numériques, ou l'actualisation des règles pour tenir compte des progrès technologiques, tels que les systèmes de conduite automatisée, et de la durabilité. L'une des modifications liées à l'électrification du parc automobile actuel en Europe est que les boîtes de vitesses automatiques deviendront la norme en matière de formation et d'examen de conduite, avec pour conséquence la redéfinition de la limitation du code 78.

Les exigences en matière de formation sont également mises à jour, notamment par des moyens numériques, tout comme les méthodes de vérification et de garantie de l'aptitude à la conduite. Nous envisageons également la mise en place d'un système de formation fondé sur la conduite accompagnée, afin que les conducteurs novices conduisent un plus grand nombre de kilomètres tout en étant accompagnés avant d'obtenir leur permis de conduire. Ce système n'aurait pas d'incidence sur l'âge minimal requis pour conduire sans accompagnement, mais il refléterait les meilleures pratiques de plusieurs États membres.

La proposition s'appuie également sur l'expérience acquise dans plusieurs États membres en ce qui concerne les périodes probatoires, en introduisant un délai de deux ans au cours duquel les conducteurs novices sont soumis à des règles plus strictes. La proposition améliore également l'accessibilité en toute sécurité aux permis de conduire pour tous les citoyens de l'UE et les ressortissants de pays tiers et envisage des solutions pour donner davantage aux États membres les moyens de réduire le nombre de conducteurs dangereux sur les routes de l'UE.

1.5.2. Valeur ajoutée

Sans l'intervention de l'UE, la coopération entre les États membres en matière de permis de conduire serait assurée au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux, ce qui entraînerait une plus grande complexité du système de délivrance des permis et une charge administrative accrue pour les titulaires de permis. En outre, certains des problèmes qui subsistent aujourd'hui sont dus à des différences dans la mise en œuvre de la directive dans les États membres.

Les conducteurs pourraient également être confrontés à des problèmes administratifs lorsqu'ils se rendent dans des États membres qui ne sont pas parties à la convention de Vienne, par exemple l'obligation de détenir un permis de conduire international. Enfin, les titulaires d'un permis de conduire de l'UE qui changeraient de résidence dans l'UE devraient obtenir un nouveau permis de conduire délivré par leur nouveau pays de résidence, soit par un échange administratif, soit par la réussite de l'examen de conduite comme tout autre candidat.

important encore, cette directive a établi la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les États membres et introduit des exigences relatives à un âge minimal pour l'obtention d'un permis de conduire. La directive 2006/126/CE a été approuvée en décembre 2006 et a été modifiée à onze reprises entre 2009 et 2020, principalement pour améliorer l'harmonisation des normes et exigences communes et l'adapter aux évolutions technologiques.

En outre, les conditions d'obtention d'un permis de conduire varieraient, ce qui entraînerait une inégalité de traitement des citoyens de l'UE et une efficacité moindre en matière de sécurité routière.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

Comme indiqué au point 1.5.1, la révision de la directive relative au permis de conduire entraînera l'adoption d'un quatrième acte traitant de ce sujet. Les trois premières directives ont déjà considérablement contribué à l'amélioration de la sécurité routière et de la libre circulation des personnes, en permettant que les conducteurs soient mieux qualifiés, mieux informés et plus aptes à conduire. En outre, l'impunité des auteurs d'infractions routières a été réduite grâce à l'introduction d'un permis de conduire unique dans l'UE et à la mise en place du réseau RESPER.

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

La proposition de révision de la directive relative au permis de conduire est cohérente avec les autres instruments et politiques pertinentes de l'UE, ainsi qu'avec les obligations internationales (conventions CEE-ONU de Genève de 1949 et de Vienne de 1968 sur le trafic routier). La directive régit les droits de conduire en fonction des catégories de véhicules. Certaines catégories sont définies par référence aux règles de l'UE, à savoir:

- le règlement (UE) n° 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles⁶⁸, qui permet de définir les types de cyclomoteurs, de motocycles, de motocycles à trois roues et de quadricycles;
- la directive 96/53/CE du Conseil fixant les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international⁶⁹, qui permet d'identifier les types de véhicules à carburant alternatif.

La directive fixe également l'âge minimal pour l'obtention d'un permis de conduire pour les (futurs) conducteurs professionnels, qui sont soumis à la directive (UE) 2022/2561 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs⁷⁰.

En outre, les règles relatives à la protection des données à caractère personnel s'appliquent également à l'échange d'informations relatives aux permis de conduire, en particulier:

⁶⁸ JO L 60 du 2.3.2013, p. 52.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814>, JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726>, JO L 226 du 10.9.2003, p. 4.

- le règlement (UE) 2018/1725 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données⁷¹;
- le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données)⁷² et la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil⁷³.

Enfin, le 3 juin 2021, la Commission a adopté une proposition⁷⁴ de révision du règlement (UE) n° 910/2014⁷⁵ en ce qui concerne l'établissement d'un cadre européen relatif à une identité numérique. Ce nouveau cadre fournit des éléments de base pertinents pour les permis de conduire mobiles. En particulier, l'identité électronique et, potentiellement, les fonctions de portefeuille électronique peuvent être utilisées pour mettre au point une solution interopérable pour les permis de conduire mobiles de l'UE.

Afin d'assurer la cohérence de la directive relative au permis de conduire avec les autres instruments juridiques relatifs aux aspects de l'application des règles de circulation routière, un paquet de négociation est établi, qui se compose de trois initiatives. En plus de cette nouvelle proposition sur les règles relatives au permis de conduire, il contient une proposition de directive modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et une proposition de directive sur les effets de certaines décisions de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

Les coûts ponctuels en 2025 et les coûts d'ajustement courants de la Commission jusqu'en 2050 sont principalement liés à la mise en place d'un groupe d'experts pour permettre aux autorités de partager des informations et des bonnes pratiques en matière d'aptitude physique et mentale à la conduite et à l'élaboration d'un programme de formation en ligne sur l'aptitude à la conduite pour les médecins généralistes. La mise en place de ces deux initiatives ne nécessite pas une augmentation des ressources humaines.

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX:32018R1725>, JO L 295 du 21.11.2018, p. 39.

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504>, JO L 119 du 4.5.2016, p. 1.

⁷³ Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89).

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>

⁷⁵ Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 73).

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

☐ durée limitée

- ☐ En vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA
- ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

☒ durée illimitée

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)⁷⁶

☒ Gestion directe par la Commission

- ☐ dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
- ☐ par les agences exécutives;

☐ Gestion partagée avec les États membres

☐ Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- ☐ à des pays tiers ou à des organismes qu'ils ont désignés;
- ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- ☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
- ☐ aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
- ☐ à des établissements de droit public;
- ☐ à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.
- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

La mise en œuvre de la proposition requiert la mise en place et le maintien d'un groupe d'experts pour permettre aux autorités de partager des informations et des bonnes pratiques en matière d'aptitude physique et mentale à la conduite et l'élaboration d'un programme de formation en ligne sur l'aptitude à la conduite pour les médecins généralistes. La mise en place de ces initiatives ne nécessite pas une augmentation des ressources humaines.

⁷⁶

Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- Les coûts d'ajustement récurrents supportés entre 2025 et 2028 en lien avec la mise en place du groupe d'experts pour permettre aux autorités de partager des informations et bonnes pratiques en matière d'aptitude physique et mentale à la conduite sont estimés à 30 000 EUR par an.
- Des coûts non récurrents (ponctuels) de 80 000 EUR sont prévus en 2025 pour la mise en place et le développement d'un programme de formation en ligne sur l'aptitude à la conduite pour les médecins généralistes.
- Les coûts d'ajustement courants (mise à jour du programme de formation en ligne sur l'aptitude à conduire pour les médecins généralistes) sont estimés à environ 80 000 EUR tous les cinq ans.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Les tâches directement mises en œuvre par la DG MOVE suivront le cycle annuel de planification et de suivi, tel que mis en œuvre au sein de la Commission et des agences exécutives, y compris la communication des résultats par l'intermédiaire du rapport annuel d'activité de la DG MOVE.

Conformément à l'article 20 de la directive relative au permis de conduire, les États membres informent la Commission chaque année du nombre de permis de conduire délivrés, renouvelés, remplacés, retirés et échangés, pour chaque catégorie, y compris des données sur la délivrance et l'utilisation des permis de conduire mobiles.

La Commission établira également si les États membres transposent correctement la directive.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

L'unité au sein de la DG MOVE chargée de ce domaine politique assurera la mise en œuvre de la directive.

Les dépenses seront effectuées en gestion directe, dans le respect total des dispositions du règlement financier. La stratégie de contrôle des achats et des subventions au sein de la DG MOVE prévoit des contrôles juridiques, opérationnels et financiers ex ante spécifiques en ce qui concerne les procédures (y compris, pour les achats, un examen par la commission consultative des achats et des marchés) ainsi qu'en ce qui concerne la signature de contrats et de conventions. En outre, les dépenses effectuées pour l'acquisition de biens et de services sont soumises à des contrôles ex ante et, le cas échéant, ex post et financiers.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

En ce qui concerne la mise en œuvre des tâches liées à la mise en place du mécanisme, les risques recensés sont liés au recours aux procédures de passation de marchés: retard, disponibilité des données, information du marché en temps utile, etc. Ces risques sont couverts par le règlement financier et atténués par l'ensemble de contrôles internes mis en place par la DG MOVE pour la passation de marchés de cette valeur.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

La DG MOVE rend compte chaque année, dans son rapport annuel d'activité, du coût du contrôle de ses activités. Le profil de risque et le coût des contrôles pour les activités de passation de marchés sont conformes aux exigences.

L'augmentation budgétaire demandée concerne principalement la mise en place et la gestion d'une plateforme d'information permettant aux autorités d'échanger sur l'aptitude physique et mentale à la conduite et l'élaboration d'un programme de

formation (en ligne) pour les médecins généralistes. En ce qui concerne les activités de contrôle liées aux systèmes informatiques développés ou gérés par la direction responsable de la proposition, le comité de pilotage informatique suit régulièrement les bases de données de la direction et les progrès accomplis, en tenant compte de la simplification et du rapport coût-efficacité des ressources informatiques de la Commission.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

Les mesures habituelles de prévention et de protection de la Commission s'appliqueraient, notamment:

- Le contrôle du paiement de tout service est effectué par le personnel de la Commission avant le paiement, compte tenu de toute obligation contractuelle, des principes économiques et des bonnes pratiques financières ou de gestion. Des dispositions antifraude (surveillance, exigences en matière de rapports) seront introduites dans tous les accords et contrats conclus entre la Commission et les bénéficiaires de tous paiements.
- Pour lutter contre la fraude, la corruption et les autres actes illégaux, les dispositions du règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) s'appliquent sans restriction.

La DG MOVE a adopté une stratégie antifraude (SAF) révisée en 2020. La SAF de la DG MOVE se fonde sur la stratégie antifraude de la Commission et sur une évaluation spécifique des risques, réalisée en interne pour déterminer les domaines les plus vulnérables à la fraude, les contrôles déjà en place et les actions nécessaires pour améliorer la capacité de la DG MOVE à prévenir, détecter et corriger toute fraude.

Les dispositions contractuelles applicables aux marchés publics garantissent que les services de la Commission, y compris l'OLAF, sont en mesure de mener des audits et des contrôles sur place, en utilisant les dispositions standards recommandées par l'OLAF.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ⁷⁷	de pays AELE ⁷⁸	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁷⁹	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
01	02.200401	CD	NON	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND.	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON

⁷⁷ CD = crédits dissociés/CND = crédits non dissociés.

⁷⁸ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁷⁹ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après: Aucun crédit supplémentaire ne sera nécessaire. Les montants nécessaires pour financer le projet seront redéployés à partir des crédits déjà programmés dans la programmation financière officielle au titre des postes budgétaires spécifiques.

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	01	Marché unique, innovation et numérique
--	----	--

DG MOVE			Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	TOTAL 2025-2028
○ Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire ⁸⁰ 02.200401	Engagements	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Paielements	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					
	Paielements	(2b)					
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁸¹							
Ligne budgétaire		(3)					
TOTAL des crédits pour la DG	Engagements	=1a+1b	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

⁸⁰ Selon la nomenclature budgétaire officielle.

⁸¹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

MOVE		+3					
	Paielements	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

OTOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Paielements	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
OTOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)					
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <01> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Paielements	=5+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Si plusieurs rubriques opérationnelles sont concernées par la proposition/l'initiative, dupliquer la section qui précède:

OTOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)							
	Paielements	(5)							
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)							
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6							
	Paielements	=5+6							

Rubrique du cadre financier pluriannuel	(7)	«Dépenses administratives»
--	------------	----------------------------

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d’abord dans l’[annexe de la fiche financière législative](#) (annexe 5 de la décision de la Commission relative aux règles internes sur l’exécution de la section «Commission» du budget général de l’Union européenne), à charger dans DECIDE pour les besoins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d’années que nécessaire, pour refléter la durée de l’incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
☐ Ressources humaines									
☐ Autres dépenses administratives									
TOTAL DG <....>	Crédits								

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)								
--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année N ⁸²	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d’années que nécessaire, pour refléter la durée de l’incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
TOTAL des crédits pour les	Engagements								

⁸² L’année N est l’année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l’initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Paiements								
---	-----------	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N		Année N+1		Année N+2		Année N+3		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						TOTAL	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	Type 83	Coût moyen n	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁸⁴ ...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		

⁸³ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

⁸⁴ Tel que décrit au point 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...

TOTAUX																
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- X La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N ⁸⁵	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour réfléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	-------

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses administratives								
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								

Hors RUBRIQUE 7⁸⁶ du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative								
Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant

⁸⁵ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

⁸⁶ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l’initiative n’engendre pas l’utilisation de ressources humaines.
- ☐ La proposition/l’initiative engendre l’utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
○ Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
20 01 02 03 (en délégation)							
01 01 01 01 (recherche indirecte)							
01 01 01 11 (recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
○ Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP) ⁸⁷							
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁸	- au siège						
	- en délégation						
01 01 01 02 (AC, END, INT – Recherche indirecte)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – Recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL							

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l’action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d’allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

⁸⁷ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

⁸⁸ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- ☒ peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Les montants nécessaires pour financer le projet seront redéployés à partir de la ligne budgétaire 02.200401.

- ☐ nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées, les montants correspondants et les instruments dont le recours est proposé.

- ☐ nécessite une révision du CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ☒ ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- ☐ prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci- après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N ⁸⁹	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

⁸⁹

L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- ☒ La proposition/l’initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☐ La proposition/l’initiative a une incidence financière décrite ci- après:
 - ☐ sur les ressources propres
 - ☐ sur les autres recettes

veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses ☐

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l’initiative ⁹⁰						
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d’années que nécessaire, pour refléter la durée de l’incidence (cf. point 1.6)		
Article								

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

--

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l’incidence sur les recettes ou toute autre information).

--

⁹⁰

En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c’est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.