

COM(2023) 128 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022/2023

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 18 avril 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 18 avril 2023

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du parlement européen et du conseil sur les effets de certaines décisions de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union

E 17688



Bruxelles, le 1.3.2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**sur les effets de certaines décisions de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble
de l'Union**

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

L'amélioration de la sécurité routière est un objectif central de la politique des transports de l'Union. L'Union met en œuvre une politique visant à améliorer la sécurité routière afin de réduire le nombre de tués et de blessés ainsi que les dégâts matériels.

Au cours des vingt dernières années, les routes de l'UE sont devenues nettement plus sûres. 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. Néanmoins, l'amélioration de la sécurité routière est restée trop modeste pour répondre à l'ambition politique de l'UE consistant à réduire le nombre de tués sur les routes de 50 % entre 2001 et 2010 et de 50 % supplémentaires entre 2011 et 2020 (soit de 75 % entre 2001 et 2020), qui découle d'un certain nombre de documents stratégiques publiés par la Commission au cours des deux dernières décennies, tels que le livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010»¹ ou la communication de la Commission intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020»². Dans sa stratégie de mobilité durable et intelligente³ de 2020, la Commission s'est engagée à viser l'objectif «zéro décès» dans l'ensemble des modes de transport d'ici à 2050.

Si le nombre de tués sur les routes en 2020 a été inférieur de 17 % à celui de 2019, cette baisse a été fortement influencée par une chute sans précédent des volumes de trafic routier à la suite de la pandémie de COVID-19⁴. Au cours des années précédant 2020, ce chiffre n'avait guère diminué. Ce ralentissement, déjà apparu vers 2014, a incité les ministres des transports des États membres de l'Union à publier une déclaration ministérielle sur la sécurité routière lors du Conseil informel «Transports» de La Valette en mars 2017⁵. Dans cette déclaration, les États membres invitaient la Commission à envisager un renforcement du cadre juridique de l'Union en matière de sécurité routière afin d'inverser cette tendance à la stagnation.

La déclaration de La Valette⁶ invitait explicitement à prendre des mesures sur la question de la reconnaissance mutuelle des décisions de déchéance du droit de conduire concernant les conducteurs non-résidents.

Les ministres des transports invitaient la Commission «[...] à envisager un renforcement du cadre juridique de l'Union en matière de sécurité routière, un accent particulier étant mis sur la coopération entre les États membres concernant la reconnaissance mutuelle des

¹ COM(2001) 370 final.

² COM(2010) 389 final.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Lors du premier confinement d'avril 2020, le Conseil européen pour la sécurité des transports (CTSE) a fait état d'une réduction de 70 à 85 % des volumes de trafic dans les grandes villes européennes (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

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 Déclaration de La Valette sur la sécurité routière, 2015, point 9 c).

déchéances du droit de conduire des conducteurs non-résidents, sans préjudice de la base ou des bases juridiques appropriées des propositions correspondantes[...].»

Dans ce contexte, un élément important des efforts déployés par l'Union pour améliorer la sécurité routière est l'application cohérente des sanctions liées aux infractions routières commises dans l'Union. Toutefois, en vertu du cadre juridique actuel, la sanction de la déchéance du droit de conduire ne peut se voir conférer un effet dans l'ensemble de l'Union lorsque l'infraction est commise dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis de conduire.

La délivrance d'un permis de conduire étant un acte souverain, ce document ne peut être retiré avec le même effet par un autre État membre. Par conséquent, seul l'État membre qui a délivré le permis de conduire peut le retirer avec effet dans l'ensemble de l'Union. Les autres États membres ne peuvent restreindre le droit de conduire que sur leur territoire respectif, conformément au principe de territorialité⁷. Il est donc impératif, pour que les décisions de déchéance du droit de conduire produisent leurs effets dans l'ensemble de l'Union et pour prévenir l'impunité relative des auteurs d'infractions routières, d'établir un cadre au niveau de l'Union.

Les autorités qui peuvent prononcer des décisions de déchéance du droit de conduire sont différentes d'un État membre à l'autre. Par conséquent, l'imposition d'une déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union devrait être établie sur la base du droit national de l'État membre qui a délivré le permis de conduire. La proposition prévoit que les États membres seront tenus de conférer un effet complémentaire dans l'ensemble de l'Union, conformément à leur propre législation nationale, à une déchéance du droit de conduire infligée par un autre État membre.

Le cadre devrait reposer sur le principe selon lequel les effets liés au retrait, à la suspension ou à la restriction d'un permis de conduire devraient, dans toute la mesure du possible, être appliqués dans l'ensemble de l'Union, établissant ainsi une déchéance dans l'ensemble de l'Union. Ce cadre permettrait à l'UE d'atteindre des résultats analogues à ceux qui seraient obtenus si les décisions conduisant à la déchéance du droit de conduire étaient mutuellement reconnues, tout en tenant compte des spécificités du transport routier et en veillant à ce qu'il n'y ait pas de chevauchement entre l'effet des décisions de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union et les instruments utilisés dans le domaine de la coopération pénale.

Le champ d'application de la présente initiative couvre les infractions routières qui contribuent le plus aux accidents et aux décès sur les routes, à savoir: les excès de vitesse, la conduite en état d'ébriété, la conduite sous l'influence de stupéfiants et toute infraction routière entraînant la mort ou des dommages corporels graves.

La vitesse a non seulement une influence directe sur la survenue et la gravité des collisions, mais l'excès de vitesse est en fait de loin l'infraction routière la plus enregistrée en moyenne⁸. Le nombre de collisions et la gravité de ces collisions augmentent de manière exponentielle

⁷ Cette interprétation est réitérée de manière récurrente dans la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne; voir par exemple: l'affaire C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240 et l'affaire C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

avec la vitesse de conduite. De même, une réduction de la vitesse de quelques km/h seulement peut réduire considérablement le nombre et la gravité des collisions⁹.

La part des infractions pour excès de vitesse commises par des conducteurs non-résidents peut varier considérablement d'un État membre à l'autre. En moyenne, environ 18 % de l'ensemble des infractions pour excès de vitesse sont commises par des conducteurs non-résidents. Cela signifie qu'il existe un groupe important de conducteurs qui commettent des infractions graves au code de la route dans d'autres États membres, mais qui n'ont pas (entièrement) à répondre de ces infractions. Le contrôle de la vitesse vise à dissuader les conducteurs de dépasser les limites de vitesse en sanctionnant ceux qui le font. Ce contrôle a une incidence non seulement sur la vitesse de conduite des conducteurs qui se reconnaissent dans ceux qui sont effectivement sanctionnés (effet dissuasif spécifique), mais aussi de ceux qui constatent ou sont informés que des sanctions continuent de frapper les conducteurs (effet dissuasif général)¹⁰.

En supprimant partiellement l'impunité actuelle de ces contrevenants, les États membres ayant la possibilité de reconnaître mutuellement les décisions de déchéance du droit de conduire pour excès de vitesse, la vitesse de conduite desdits contrevenants devrait diminuer, étant donné qu'ils ressentiront la nécessité de se conformer aux réglementations en matière de vitesse à l'étranger dans la même mesure qu'ils le font dans leur propre État membre. En fait, étant donné notamment que l'excès de vitesse est l'infraction la plus commise en matière de circulation routière, la reconnaissance mutuelle des décisions de déchéance du droit de conduire découlant de sa commission devrait à elle seule avoir un effet important sur la sécurité routière, certaines parties prenantes estimant, par exemple, que 2 100 vies pourraient être sauvées chaque année si la vitesse moyenne diminuait ne serait-ce que de 1 km/h sur l'ensemble des routes de l'UE¹¹.

La même logique s'applique à la conduite en état d'ébriété. Le nombre d'infractions pour conduite en état d'ébriété est estimé à 1,2 million en 2019 et devrait passer à 1,5 million d'ici à 2030 et à 2,4 millions d'ici à 2050, sur la base de l'évolution de l'intensité des mesures répressives au cours de la période 2010-2019¹². Une étude récente réalisée dans le cadre du projet DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) a été utilisée pour estimer la part des infractions dans lesquelles le taux d'alcool dans le sang (TA) était supérieur à 0,8¹³. Au niveau de l'UE, environ 26 % de l'ensemble des infractions liées à l'alcool ont été jugées graves, pouvant entraîner une perte de permis. En outre, on estime que les conducteurs non-résidents commettent environ 15 % de l'ensemble des infractions routières¹⁴.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, «Reducing Speeding in Europe» <https://bit.ly/2YZgSzz>

¹² Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., «Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report», Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg, 2022. <https://data.europa.eu/doi/10.2833/946002>

¹³ Observatoire européen des drogues et des toxicomanies (2012): «Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project» (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf)

¹⁴ SWD(2023) 126 final

De même, les drogues peuvent affecter les fonctions mentales et physiologiques, provoquant une perte de facultés. En fait, sur la base d'études épidémiologiques concernant les accidents de la route mortels au niveau national, on estime que la proportion de décès sur les routes liés aux stupéfiants (y compris aux médicaments) est comprise entre 15 et 25 %¹⁵. Selon un autre rapport du projet DRUID¹⁶, le principal facteur ayant un effet dissuasif général en matière de conduite sous l'emprise de stupéfiants est le risque perçu de détection, mais une enquête réalisée en 2018 a montré que seulement 14 % de la population générale des conducteurs pensent probable qu'ils seront soumis à un contrôle de la consommation de drogues illicites¹⁷. Il convient donc d'accroître la visibilité de l'application des infractions liées à la conduite sous l'influence de stupéfiants. À ce titre, et eu égard au lien entre la drogue et l'alcool (communément réunis sous le terme de «conduite sous influence»), il est nécessaire d'inclure l'infraction de conduite sous l'influence de stupéfiants dans la proposition de directive.

Outre les infractions liées aux excès de vitesse et à la conduite sous influence, d'autres comportements qui enfreignent la réglementation routière peuvent également entraîner de graves blessures corporelles, voire des décès, en particulier pour les usagers de la route vulnérables tels que les enfants, les piétons, les cyclistes, les personnes conduisant des scooters (électriques) et les personnes à mobilité réduite. Sur la base de ces considérations, la proposition de directive prévoit l'extension de l'effet des décisions de déchéance du droit de conduire découlant de ces comportements à l'ensemble de l'UE.

L'évaluation de la directive 2006/126/CE¹⁸ a conclu que l'absence de cadre européen spécifique et efficace pour les décisions de déchéance du droit de conduire pose des problèmes quand il s'agit de prévenir les abus de la part des conducteurs qui commettent des infractions sur le territoire d'un État membre mais peuvent ensuite continuer à conduire dans un autre État membre sans avoir à supporter les conséquences des infractions. Cette conclusion a été corroborée par l'avis de 16 répondants représentant les autorités nationales sur 21, qui considéraient comme un problème généralement important le fait que les résidents et les non-résidents de l'État membre dans lequel l'infraction a été commise ne sont pas confrontés aux mêmes conséquences en ce qui concerne la déchéance du droit de conduire. Interrogés sur l'absence de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union par la reconnaissance mutuelle des décisions en la matière, certains États membres ont confirmé que cela rendait difficile l'application de la déchéance à l'échelle transfrontière et constituait donc un risque pour la sécurité routière dans l'Union, en particulier dans les cas où l'interdiction de conduire résulte d'infractions graves (par exemple, la conduite sous l'influence de l'alcool). L'enquête ciblée menée auprès des autorités nationales dans le cadre de l'évaluation a largement confirmé que l'absence de cadre européen pour les décisions de déchéance du droit de conduire pourrait avoir une incidence négative sur la sécurité routière et le tourisme du permis de conduire, bien que ses effets soient difficiles à évaluer.

¹⁵ Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., «Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report», Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2833/946002>

¹⁶ [Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 \(bast.de\)](https://www.esranet.eu/en/publications/)

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>

¹⁸ Document de travail des services de la Commission SWD(2022) 17 final – «Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences».

Lorsque le présent exposé des motifs fait référence à la reconnaissance mutuelle des décisions de déchéance du droit de conduire dans le cadre des travaux préparatoires, il faut y lire l'objectif stratégique consistant à conférer un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire, étant donné qu'il s'agissait de l'objectif premier de l'initiative.

En outre, la possibilité de conférer un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire au moyen de la reconnaissance mutuelle de ces décisions a également été examinée dans le cadre des travaux préparatoires de la directive 2015/413¹⁹.

Dans le cadre des travaux préparatoires de la révision de la directive 2006/126/CE, la grande majorité des répondants à la consultation publique ouverte (68 %, soit 5 146 répondants sur 7 532) ont déclaré qu'il était très important ou important que le champ d'application de cette directive soit étendu aux règles relatives à la reconnaissance mutuelle des décisions de déchéance du droit de conduire. Au cours de l'atelier et des entretiens ciblés, la plupart des parties prenantes²⁰ ont soutenu l'élaboration du concept de reconnaissance mutuelle des décisions de déchéance du droit de conduire. Toutefois, les Pays-Bas ont fait état de certaines préoccupations d'ordre juridique²¹, tandis que l'Allemagne a exprimé quelques appréhensions du moins dans la phase initiale.

Dans l'ensemble, de nombreuses parties prenantes se sont déclarées favorables à la déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union au moyen de la reconnaissance mutuelle des décisions en la matière, en particulier en ce qui concerne les infractions liées aux excès de vitesse et à la conduite en état d'ébriété. Cette position a été confirmée lors de la consultation publique ouverte, à l'occasion de laquelle quelque 6 106 (81 %) et 4 966 (66 %) répondants sur 7 532 ont considéré comme respectivement très importante ou importante pour la révision de la directive 2006/126/CE une déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union au moyen de la reconnaissance mutuelle des décisions en cas de conduite sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants ou en cas d'excès de vitesse. En particulier, à la question de savoir quelles infractions devraient produire un tel effet dans l'UE, 87 % des répondants à la consultation publique ouverte (6 586 sur 7 532) ont désigné la conduite sous l'influence de l'alcool et de stupéfiants et 46 % (3 470 sur 7 532) les excès de vitesse. Lors des entretiens ciblés, certaines parties prenantes²² se sont déclarées favorables à l'instauration d'une déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union au moyen de la reconnaissance mutuelle des décisions en cas d'excès de vitesse et de conduite en état d'ébriété. La Suède, la Slovénie et la Belgique s'y sont également montrées favorables, bien que rappelant les difficultés à surmonter pour trouver un accord avec d'autres États membres et assurer la mise en œuvre concrète des mesures.

L'absence de cadre clair au niveau de l'UE relatif à une déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union assurée au moyen de la reconnaissance mutuelle des décisions

¹⁹ Les statistiques et les résultats de l'enquête présentés ici font partie de l'étude réalisée à l'appui de l'analyse d'impact en vue de la révision de la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, consortium ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 — lien à ajouter.

²⁰ Fédération européenne des victimes de la route, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR et NL.

²¹ Les Pays-Bas ont fait part de préoccupations concernant la diversité des règles et procédures applicables à travers l'UE.

²² Conseil européen pour la sécurité des transports, Association des constructeurs européens de motocycles et Dansk Kørelærer-Union.

complique la prévention des abus commis par les conducteurs et a une incidence sur la sécurité routière. Cette conclusion a également été corroborée par les États membres lors des entretiens ciblés. Tant la réduction des comportements dangereux des conducteurs que la diminution du nombre de conducteurs sans permis de conduire semblent être des facteurs pertinents pour les parties prenantes qui ont répondu à la consultation publique ouverte. En effet, environ 55 % (5 063 répondants sur 7 532) et 69 % (5 201 répondants sur 7 532) d'entre elles ont jugé ces facteurs respectivement extrêmement importants ou très importants.

Dans l'enquête ciblée, une grande majorité des représentants des autorités nationales (16 sur 21) ont signalé comme un problème généralement important le fait que les résidents et les non-résidents de l'État membre dans lequel l'infraction a été commise ne sont pas confrontés aux mêmes conséquences en ce qui concerne la déchéance du droit de conduire. Dans l'enquête ciblée, les répondants issus d'organisations non gouvernementales se sont accordés sur le problème important de sécurité routière que constitue le fait que les résidents et les non-résidents ne soient pas confrontés aux mêmes conséquences en ce qui concerne la déchéance du droit de conduire (64 %). De même, ils ont estimé que le fait que les résidents et les non-résidents ne soient pas confrontés aux mêmes conséquences en ce qui concerne les sanctions ou les points de pénalité constitue un problème important en matière de sécurité routière (64 %).

Les autorités nationales ont estimé qu'en moyenne, le nombre d'infractions donnant lieu à une déchéance du droit de conduire commises chaque année se situe dans une fourchette comprise entre 25 000 et plus de 50 000. Le nombre de décisions de déchéance du droit de conduire pour les conducteurs résidents (c'est-à-dire dont le permis de conduire est délivré dans le même État membre que celui qui impose la déchéance) a été estimé dans une fourchette comprise entre 0 et 5 000. Le nombre de décisions de déchéance du droit de conduire pour les conducteurs non-résidents (c'est-à-dire dont le permis de conduire n'est pas délivré dans le même État membre que celui qui impose la déchéance) a été estimé dans une fourchette comprise entre 0 et 5 000. Davantage de répondants ont estimé le nombre d'infractions commises chaque année et donnant lieu à des sanctions ou à des points de pénalité dans une fourchette comprise entre 0 et 1 000. Un nombre de répondants légèrement plus élevé a estimé le nombre d'infractions donnant lieu à des sanctions ou à des points de pénalité pour les conducteurs résidents (c'est-à-dire dont le permis de conduire est délivré dans le même État membre que celui qui impose la sanction ou la perte de points de permis) dans une fourchette comprise entre 0 à 1 000. Le nombre de décisions donnant lieu à des sanctions ou à des points de pénalité pour les conducteurs résidant dans un autre État membre de l'UE (c'est-à-dire dont le permis de conduire n'est pas délivré dans l'État membre qui impose la déchéance) a été estimé dans une fourchette comprise entre 0 et 5 000.

À la lumière des travaux préparatoires, il est confirmé que la mise en place d'un système spécifique et efficace pour garantir les effets de la décision de déchéance du permis de conduire dans l'ensemble de l'Union est susceptible d'avoir une incidence importante sur la sécurité routière. En outre, la présente proposition fait partie d'un paquet qui concerne la révision de deux autres directives connexes:

- la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière²³ et
- la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire²⁴.

La directive (UE) 2015/413 est l'une des pierres angulaires de la répression de certaines infractions routières bien définies lorsque ces infractions ont été commises avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre que celui où l'infraction a été commise, ce qui, dans la plupart des cas, indique également qu'elle l'a été par un contrevenant non-résident. Il est donc important d'aligner autant que possible le champ d'application de la présente proposition sur les infractions couvertes par cette initiative. Dans le cas contraire, les services répressifs pourraient ne pas disposer d'outils suffisants pour mener effectivement l'enquête qui aboutirait à une décision de déchéance du droit de conduire. En outre, les contrevenants non-résidents pourraient ne pas bénéficier du même niveau de garanties procédurales que leurs homologues résidents, ce que la révision de cette directive vise à mieux garantir. Au cours des travaux préparatoires pour la présente proposition, il est apparu clairement que, si les seuils applicables qui mènent à la déchéance du droit de conduire varient considérablement d'un État membre à l'autre, certaines infractions en matière de sécurité routière sont passibles d'une déchéance du droit de conduire dans tous les États membres ou dans la plupart d'entre eux.

• **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La mise en place d'un système prévoyant un effet dans l'ensemble de l'Union pour les décisions de déchéance du droit de conduire en ce qui concerne les contrevenants non-résidents a toujours été au centre de l'initiative visant à réviser la directive 2006/126/CE²⁵.

L'article 11, paragraphe 4, de cette directive régit certains aspects de la déchéance du droit de conduire. La révision de la directive 2006/126/CE, menée parallèlement à la présente initiative pour des raisons d'homogénéité et de cohérence juridiques, portera sur la délivrance de permis de conduire aux conducteurs déchus du droit de conduire et sur les dérogations à la reconnaissance mutuelle (de la validité) des permis de conduire lorsque leur titulaire fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis de conduire. En outre, elle comportera des dispositions facilitant l'application de la déchéance partielle du droit de conduire par la possibilité d'apposer des mentions sur le permis.

Proposer un acte juridique spécifique visant à conférer un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire au moyen de la reconnaissance mutuelle de ces décisions est également un objectif récurrent de la Commission. En 2006, la Commission a indiqué dans une communication sur les déchéances de droits consécutives aux condamnations pénales²⁶ qu'elle envisageait de proposer un acte juridique remplaçant la

²³ 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).

²⁴ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte), JO L 403 du 30.12.2006, p. 18.

²⁵ Voir l'analyse d'impact initiale de l'initiative visant à réviser la directive relative au permis de conduire: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-de-la-directive-relative-au-permis-de-conduire_fr

²⁶ COM (2006) 73 final.

convention de 1998 relative aux décisions de déchéance du droit de conduire²⁷. En ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des déchéances de droits en général, la Commission a déclaré, dans le cadre de cette communication, qu'elle privilégiait une approche sectorielle, dans des secteurs où il existe une base commune entre les États membres (tels que la déchéance du droit de conduire).

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

La proposition est également pleinement conforme à l'acquis dans le domaine de la sécurité routière.

Elle n'a aucune incidence significative sur la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil²⁸ ni sur le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil²⁹. 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»³⁰.

Comme indiqué ci-dessus, la directive (UE) 2015/413 est en cours de révision parallèlement à la présente proposition, pour des raisons d'homogénéité et de cohérence juridiques. À cet égard, il convient de rappeler que la directive (UE) 2015/413 devrait devenir la pierre angulaire des enquêtes et contribuer ainsi indirectement à la répression des infractions, en particulier dans les cas où le contrevenant a été repéré à distance. Étant donné que la révision de la directive (UE) 2015/413 vise à étendre l'échange d'informations et l'assistance mutuelle entre les États membres, on peut supposer que le nombre d'infractions faisant l'objet d'une enquête ayant abouti et, par conséquent, celui des décisions de déchéance du droit de conduire imposées augmentera considérablement.

De même, la révision de la directive (UE) 2015/413 vise à garantir un niveau plus élevé de protection des droits procéduraux et fondamentaux aux contrevenants non-résidents poursuivis ou pris, que l'infraction soit repérée à distance ou que l'auteur de l'infraction soit appréhendé avant de quitter l'État membre dans lequel l'infraction a été commise.

La révision de la directive 2006/126/CE et du cadre de l'Union en matière de permis de conduire complétera également les règles établies par la directive proposée, comme indiqué ci-dessus. En outre, la directive révisée relative au permis de conduire contribuera à l'application pratique des restrictions partielles imposées au conducteur et renforcera la possibilité, pour l'État membre de l'infraction, de ne pas reconnaître la validité du permis de conduire de l'auteur de l'infraction dans les cas où la directive proposée n'est pas applicable.

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:

²⁷ JO C 2016 du 10.7.1998, p. 1.

²⁸ 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).

²⁹ 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).

³⁰ SDW(2019) 283 final.

- le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (règlement général sur la protection des données)³¹; et
- la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil³².

La proposition est également cohérente avec d'autres instruments permettant la reconnaissance mutuelle des jugements ou des décisions judiciaires en matière pénale. Elle comble une lacune en ce qui concerne les décisions de déchéance du droit de conduire découlant de décisions judiciaires en matière pénale. Pour éviter d'éventuels chevauchements entre la directive proposée et l'acquis de l'Union dans le domaine de la justice et des affaires intérieures, il est précisé que la proposition est sans préjudice de ces instruments.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

L'objectif premier de la proposition est d'améliorer la sécurité routière et d'assurer un niveau élevé de protection de tous les usagers de la route dans l'Union, ce qui a également été souligné dans l'invitation formulée par les ministres des transports de l'UE dans la déclaration de La Valette.

Selon la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), le législateur de l'Union dispose d'un large pouvoir normatif quant à l'adoption de règles communes appropriées pour établir une politique commune des transports³³. L'amélioration de la sécurité routière est un objectif central de la politique des transports de l'Union. Des mesures poursuivant cet objectif peuvent donc être adoptées sur la base de l'article 91, paragraphe 1, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)³⁴.

Par conséquent, la base juridique appropriée de la directive proposée est l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE.

• Choix de l'instrument

L'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE offre la possibilité au législateur de l'Union d'adopter des règlements et des directives.

Pour la présente proposition, une directive est la forme d'instrument la plus appropriée à utiliser pour tenir compte des différences entre les États membres quant aux règles applicables en matière d'imposition et d'exécution des décisions de déchéance du droit de conduire.

³¹ 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 (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

³² 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).

³³ Affaire C-223/02, Espagne et Finlande contre Parlement et Conseil, ECLI:EU:C:2004:497, point 29, et la jurisprudence citée.

³⁴ Affaire C-43/12, Commission contre Parlement et Conseil, ECLI:EU:C:2014:298, point 43 et la jurisprudence citée.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

En vertu de l'article 5, paragraphe 3, du TUE, l'Union intervient seulement si les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres. Dans le cadre législatif actuel, les conducteurs résidents qui commettent même les infractions routières les plus répréhensibles conservent leur droit de conduire dans tous les États membres autres que celui où l'infraction a été commise, même si cet État membre limite ces droits. La seule situation dans laquelle une décision de déchéance du droit de conduire a un effet dans l'ensemble de l'Union est celle où l'État membre qui applique la déchéance du droit de conduire est celui qui a délivré le permis de conduire à l'auteur de l'infraction.

Pour des raisons de sécurité routière, il est de la plus haute importance de conférer un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire. Cet objectif ne peut être atteint qu'au moyen d'un instrument juridique de l'UE. La décision de délivrer un permis de conduire ou de priver une personne de son droit en mettant fin à la validité de ce permis relève de la souveraineté d'un État membre. À ce titre, les effets dans l'ensemble de l'Union d'une décision de déchéance du droit de conduire dépendront toujours des actions de l'État membre qui a délivré le permis de conduire, qui ne dispose pas des informations, des instruments juridiques ni de l'incitation nécessaires pour agir sans intervention de l'Union.

- **Proportionnalité**

Les mesures de la présente initiative ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif d'amélioration de la sécurité routière en conférant un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire résultant de certaines infractions aux règles de la sécurité routière. La directive ne prévoit la transmission de la décision de déchéance du droit de conduire à l'État membre qui a délivré le permis de conduire que pour les infractions graves en matière de sécurité routière qui constituent les principales causes d'accidents et de décès sur les routes de l'UE, à savoir les infractions de conduite en état d'ébriété (conduite avec une alcoolémie dépassant la valeur maximale autorisée par la loi) et d'excès de vitesse (dépassement des limites de vitesse en vigueur pour la route ou le type de véhicule concerné), ainsi que l'infraction de conduite sous l'influence de stupéfiants. La décision de déchéance du droit de conduire peut également être transmise si elle se rapporte à une infraction routière ayant causé la mort ou des blessures corporelles graves.

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 2012, une étude juridique³⁵ a été réalisée par la Commission, en tant que donneur d'ordre, sur l'état d'avancement des décisions de déchéance de droits au sein de l'UE dans trois domaines prédéfinis, dont les décisions de déchéance du droit de conduire. L'étude a analysé non seulement le cadre juridique pertinent de l'UE, mais aussi les conventions et traités multinationaux et bilatéraux existants. L'étude a conclu, entre autres, qu'une nouvelle directive devrait être adoptée afin de réglementer l'application transfrontière des décisions de déchéance du droit de conduire.

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina. (2012). «The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence.»

En 2022, la Commission a recouru aux services d'un consortium composé des sociétés Ecorys, Wavestone et Grimaldi pour étayer³⁶ l'analyse d'impact afférente à la révision de la directive (UE) 2015/413. Dans le contexte de cette étude, des recherches approfondies ont été menées sur le cadre réglementaire et la jurisprudence de la CJUE en matière de décisions de déchéance du droit de conduire. Les conclusions de ces recherches ont également plaidé pour la création d'un nouvel acte juridique visant à conférer un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire au moyen de la reconnaissance mutuelle de ces décisions.

Comme indiqué ci-dessus, la situation dans laquelle un État membre suspend, en vertu de sa législation nationale et en raison d'un comportement illicite sur son territoire, le droit de conduire du titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre est actuellement partiellement régie par la directive 2006/126/CE.

En 2022, la Commission européenne a publié une évaluation ex post³⁷ de ladite directive. Elle a montré que l'action combinée de la directive 2006/126/CE et des deux actes qui l'ont précédée avait permis d'obtenir un niveau commun de sécurité des usagers de la route au sein de l'Union et de faciliter la libre circulation. Elle a également démontré qu'il était possible de renforcer le niveau de sécurité routière au sein de l'Union ainsi que l'efficacité et la proportionnalité de certaines des exigences réglementaires.

- **Consultation des parties intéressées**

Conformément aux lignes directrices relatives au «Mieux légiférer»³⁸, lors de l'évaluation ex post de la directive 2006/126/CE et de l'analyse d'impact relative à la révision de cette directive, des consultations des parties intéressées ont également été menées en ce qui concerne la présente proposition.

Au cours de la phase préparatoire 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 observations effectuées, d'obtenir un retour d'information sur les conclusions émergentes et de recueillir des avis.

Par la suite, une consultation publique ouverte a eu lieu entre le 28 octobre 2020 et le 20 janvier 2021, permettant au public et aux parties intéressés 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);

³⁶ Étude réalisée à l'appui de l'analyse d'impact en vue de la révision de la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, consortium ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 — lien à ajouter.

³⁷ Document de travail des services de la Commission – Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences, SWD/2022/0017 final.

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_fr

- 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.

Le Parlement européen est favorable au renforcement du cadre de sécurité routière, notamment par la mise en place d'un instrument de reconnaissance mutuelle des décisions de déchéance du droit de conduire³⁹.

• **Obtention et utilisation d'expertise**

Au cours de la phase d'analyse d'impact, un atelier d'experts sur les conséquences des infractions routières et l'aptitude médicale (T2 2022) a eu lieu.

Au cours des phases préparatoires 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 2006/126/CE, composé essentiellement d'experts des États membres, a été régulièrement informé et consulté.

• **Analyse d'impact**

Une analyse d'impact a été réalisée⁴⁰ pour la révision de la directive 2006/126/CE, comprenant des éléments relatifs aux décisions de déchéance du droit de conduire. L'analyse d'impact a été approuvée par procédure écrite et a fait l'objet d'un avis positif sans observations du comité d'examen de la réglementation le 18 novembre 2022⁴¹. En outre, les travaux préparatoires relatifs à la révision de la directive (UE) 2015/413 ont également traité de manière substantielle la question de l'octroi d'un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire par la reconnaissance mutuelle de ces décisions. Les résultats des travaux de recherche ont confirmé que la déchéance du droit de conduire devrait être incluse dans la révision de la directive 2006/126/CE, d'autant plus qu'elle ne relèverait pas du champ d'application de la directive (UE) 2015/413. Néanmoins, lors de l'élaboration des options stratégiques, la Commission a utilisé les informations recueillies au cours de la phase d'examen et d'évaluation pour les deux directives⁴².

Le rapport final de l'étude d'appui à l'analyse d'impact de l'initiative visant à réviser la directive 2006/126/CE, qui couvre également la présente proposition, comprend une description et une évaluation complètes de la valeur ajoutée de l'initiative et de ses liens avec d'autres initiatives stratégiques. Celles-ci se trouvent dans les sections 3.3, 1.3 et 1.5 dudit rapport. Une description détaillée des options stratégiques figure aux sections 5.2 et 8.1,

³⁹ Résolution du Parlement européen du 6 octobre 2021 sur 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» [2021/2014(INI)]

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² L'évaluation de la mise en place d'un régime de reconnaissance mutuelle des décisions de déchéance du droit de conduire à l'échelle de l'UE présentée dans le présent chapitre repose en grande partie sur les informations recueillies dans le cadre de l'étude d'appui à l'analyse d'impact en vue de la révision de la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière — Rapport final [à publier].

tandis qu'une analyse complète des incidences de toutes les options est présentée à la section 6. Le résumé des options stratégiques examinées peut être consulté dans l'exposé des motifs accompagnant la proposition de révision de la directive 2006/126/CE⁴³. Un cadre de l'UE pour l'application transfrontière uniforme des décisions de déchéance du droit de conduire a été proposé dans la convention relative aux décisions de déchéance du droit de conduire de 1998 (acte du Conseil du 17 juin 1998)⁴⁴, qui n'est pas entrée en vigueur en raison de l'absence de ratification par les États membres (seuls sept États membres l'ont ratifiée⁴⁵). C'est la raison pour laquelle elle a été abrogée en 2016⁴⁶.

L'adoption de la directive 2006/126/CE, dans laquelle les dispositions pertinentes de la précédente directive relative au permis de conduire (article 8 de la directive 91/439/CEE)⁴⁷ ont été partiellement modifiées afin d'atténuer le phénomène du «tourisme du permis de conduire», semble avoir été une étape vers l'octroi d'un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire. Toutefois, le libellé de la nouvelle disposition, à savoir l'article 11, paragraphe 4, de la directive 2006/126/CE, n'a pas apporté la clarté nécessaire. La disposition en question a été interprétée par la CJUE⁴⁸ à plusieurs reprises, en raison de doutes découlant de son libellé et des situations différentes qui s'appliquent aux décisions de déchéance imposées aux résidents et aux non-résidents. En outre, comme l'a également souligné la CJUE⁴⁹, une telle obligation n'est ni effective ni exécutoire tant qu'un système d'échange d'informations sur les décisions de déchéance entre les États membres n'est pas mis en œuvre, permettant à tous les États membres de vérifier effectivement si une décision de déchéance prononcée à l'étranger est attendue ou a été imposée à un demandeur de permis de conduire.

En raison des problèmes décrits ci-dessus, dans le cadre actuel, les contrevenants non-résidents ne sont déchus du droit de conduire que dans le pays où ils ont commis une infraction, mais peuvent toujours conduire dans tous les autres États membres de l'UE, sauf lorsque la décision de déchéance est prononcée par leur État membre de délivrance. Il s'agit d'un problème important si l'on considère le risque grave pour la sécurité routière que représentent les conducteurs circulant au sein de l'UE et dont le permis de conduire fait l'objet d'une suspension, d'une restriction ou d'un retrait dans l'un des États membres pour des infractions graves et répétées aux règles de la circulation routière.

Ce problème est d'autant plus important que, sans interdiction expresse en ce sens (ou lorsque les autres États membres ne sont pas dûment informés d'une interdiction prévue), le

⁴³ COM(2023) 127 final

⁴⁴ Acte du Conseil du 17 juin 1998 établissant la convention relative aux décisions de déchéance du droit de conduire (JO C 98 216.01, p. 1).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES et RU.

⁴⁶ Règlement (UE) 2016/95 du Parlement européen et du Conseil du 20 janvier 2016 abrogeant certains actes de l'acquis de Schengen dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale (JO L 26 du 2.2.2016, p. 9).

⁴⁷ Directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire (JO L 237 du 24.8.1991, p. 1).

⁴⁸ Voir l'arrêt du 20 novembre 2008 dans l'affaire C-1/07, Weber, ECLI:EU:C:2008:640; l'arrêt du 2 décembre 2010 dans l'affaire C-334/09, Scheffler, ECLI:EU:C:2010:731; l'arrêt du 26 avril 2012 dans l'affaire C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, point 71; l'arrêt du 23 avril 2015 dans l'affaire C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257; et l'arrêt du 21 mai 2015 dans l'affaire C-339/14, Wittmann, ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Affaire C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, point 82.

conducteur non-résident pourra demander un nouveau permis dans son pays de résidence, afin de récupérer le droit de conduire partout, le nouveau permis devant être reconnu, en principe, même dans le pays où a été commise l'infraction. Il pourrait en être de même pour un conducteur déchu du droit de conduire dans son propre pays, qui changerait de résidence avant de demander un nouveau permis.

La base juridique d'un échange d'informations à l'échelle de l'UE sur les décisions de déchéance du droit de conduire est en effet déjà inscrite dans la directive 2006/126/CE⁵⁰, qui exige expressément que les États membres s'assistent mutuellement dans la mise en œuvre des mesures qu'elle prévoit et échangent des informations sur les permis qu'ils ont délivrés, échangés, remplacés, renouvelés ou retirés, en utilisant le réseau européen des permis de conduire mis en place à ces fins (à savoir RESPER). En outre, la directive (UE) 2015/413 pourrait également faciliter la répression des infractions en exigeant de l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été commise qu'il informe le contrevenant de toute décision de déchéance qui accompagne l'infraction qui aurait été commise.

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. L'horizon 2025-2050 a été choisi pour l'évaluation des incidences, conformément aux projections de référence. 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.

Les incidences économiques et sociales de l'option privilégiée en ce qui concerne l'octroi d'un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire devraient être globalement positives et l'initiative devrait améliorer la sécurité routière dans tous les États membres. Accroître la probabilité d'une exécution efficace des décisions de déchéance du droit de conduire prononcées dans un contexte transfrontière renforce également l'effet dissuasif sur la commission d'infractions aux règles de la sécurité routière, indépendamment des frontières des États membres. L'incidence sociale serait globalement très positive, étant donné que les victimes peuvent être assurées que les mesures liées aux infractions routières commises par un étranger ne resteront pas inexécutées.

Les objectifs de l'initiative entraîneront une augmentation limitée des coûts opérationnels de RESPER. Toutefois, cette augmentation devrait être plus que compensée par les avantages découlant du fait de sauver des vies humaines grâce à l'amélioration de la sécurité routière.

Les entreprises, les PME et les microentreprises ne devraient pas être directement concernées par la présente proposition législative.

- **Droits fondamentaux**

Conférer un effet dans l'ensemble de l'Union aux mesures de déchéance du droit de conduire peut interférer avec les droits fondamentaux protégés par la charte des droits fondamentaux de

⁵⁰ Article 15, article 7, paragraphe 5, et, selon la jurisprudence, également article 11, paragraphe 4, de ladite directive.

l'Union européenne⁵¹ (ci-après la «charte») et la convention européenne des droits de l'homme⁵².

La décision de l'État membre de délivrance de conférer un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire limitera davantage la possibilité pour le contrevenant de conduire un véhicule à moteur dans l'Union. En fonction de sa situation personnelle, cela peut affecter l'exercice de son activité professionnelle, sa vie familiale et les possibilités d'utiliser ses véhicules à moteur. La proposition peut donc porter atteinte à plusieurs droits fondamentaux, à savoir: le droit de travailler ou la liberté d'entreprise, le droit à la vie familiale et le droit de propriété. En outre, les procédures envisagées pourraient également avoir une incidence sur le droit d'une personne à un procès équitable, ses droits de défense et son droit à la protection des données à caractère personnel la concernant.

Des limites peuvent être imposées aux droits fondamentaux du contrevenant si elles sont nécessaires et répondent effectivement à des objectifs d'intérêt général reconnus par l'Union. C'est précisément le cas en l'occurrence, l'objectif d'intérêt général reconnu par l'Union étant l'amélioration de la sécurité routière. Les limitations n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif: un conducteur qui a commis des infractions routières de ce type dans un État membre autre que celui où son permis de conduire a été délivré, tout en bénéficiant de la libre circulation, devrait subir les mêmes conséquences qu'un conducteur de l'État membre où l'infraction a été commise lorsqu'il est déchu de son permis de conduire. Il devrait perdre son permis de conduire ou son droit de conduire dans l'ensemble de l'Union. Dans le cas contraire, la sécurité routière ne pourrait être protégée que dans l'État membre de l'infraction, ce qui constituerait un résultat partiel et inefficace.

En outre, la directive proposée prévoit certains garde-fous importants. La proposition prévoit des dérogations lorsqu'il existe des motifs sérieux de croire, sur la base d'éléments concrets et objectifs, que l'exécution de la décision de déchéance du droit de conduire entraînerait, dans les circonstances particulières de l'espèce, une violation d'un droit fondamental énoncé dans la charte. Un autre motif de dérogation s'applique lorsque les garanties procédurales des procédures par défaut ne sont pas respectées. Cette dérogation est analogue à celles qui s'appliquent à d'autres instruments de reconnaissance mutuelle depuis l'entrée en vigueur de la décision-cadre 2009/299/JAI renforçant les droits procéduraux des personnes et favorisant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux décisions rendues en l'absence de la personne concernée lors du procès⁵³.

En outre, les États membres doivent veiller à ce que des voies de recours équivalentes à celles disponibles dans une procédure nationale similaire soient disponibles dans l'État membre dans lequel l'infraction a été commise et à ce que l'auteur de l'infraction puisse également former un recours contre la décision qui garantit l'effet dans l'ensemble de l'Union de la décision de déchéance du droit de conduire, cet effet devant être supprimé et la déchéance

⁵¹ JO C 326 du 26.10.2012, p. 391.

⁵² Conseil de l'Europe, Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, modifiée par les protocoles n° 11, 14 et 15, 4 novembre 1950, STE 5.

⁵³ Décision-cadre 2009/299/JAI du Conseil du 26 février 2009 portant modification des décisions-cadres 2002/584/JAI, 2005/214/JAI, 2006/783/JAI, 2008/909/JAI et 2008/947/JAI, renforçant les droits procéduraux des personnes et favorisant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux décisions rendues en l'absence de la personne concernée lors du procès, JO L 81 du 27.3.2009, p. 24.

devant être limitée à celle de l'État membre de l'infraction lorsque le recours est accueilli. De plus, les autorités devront fournir des informations sur les possibilités de présenter de tels recours prévues par le droit national lorsque celles-ci deviennent applicables et en temps utile pour garantir leur exercice effectif.

Si elles sont appliquées conformément au principe de proportionnalité et complétées par des garanties procédurales effectives comme décrit ci-dessus, les mesures de la présente proposition sont compatibles avec les exigences des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Pour la transmission et la communication entre les autorités, l'utilisation de solutions techniques existantes (telles que RESPER, le réseau d'échange d'informations relatives aux permis de conduire) est prévue.

Certaines modifications techniques seraient nécessaires pour que RESPER soit en mesure d'échanger des éléments supplémentaires liés aux décisions de déchéance du droit de conduire. Il convient toutefois de noter que, dans l'ensemble, ces coûts ne seront probablement pas importants. Les États membres devraient couvrir leurs propres frais découlant de l'application de la directive proposée. Les coûts associés découlent du temps supplémentaire consacré aux enquêtes et de la notification au contrevenant étranger.

Enfin, il convient de noter que, bien que les décisions de déchéance du droit de conduire soient souvent assorties de sanctions pécuniaires, la présente proposition écarte délibérément ces sanctions de son champ d'application et, dès lors, ne contribuera pas à leur application.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

La proposition impose à la Commission l'obligation de faire rapport au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne la mise en œuvre de la directive proposée, y compris, en particulier, son incidence sur la sécurité routière. Le rapport de la Commission est attendu cinq ans après la transposition de la proposition de directive par les États membres.

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

Article 1^{er}: Finalité et objet

La proposition vise à garantir un niveau élevé de protection des usagers de la route dans l'Union, en établissant des règles conférant un effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire liées à des infractions graves en matière de sécurité routière commises dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis de conduire du contrevenant.

Article 2: Définitions

L'article 2 définit certaines notions clés utilisées dans la proposition.

Il s'agit notamment de la définition de notions telles que la «décision de déchéance du droit de conduire», l'«État membre de l'infraction» (où l'infraction a lieu), l'«État membre de délivrance» (qui a délivré le permis de conduire) et la «personne concernée».

La définition de la «décision de déchéance du droit de conduire» englobe toute décision finale imposant une déchéance du droit de conduire à la suite d'une infraction à la réglementation routière, qui a pour effet le retrait, la restriction ou la suspension du permis de conduire ou du droit de conduire, qu'il s'agisse d'une mesure de sécurité ou d'une sanction ou qu'elle soit qualifiée de sanction administrative ou pénale. Les notions de retrait, de restriction et de suspension sont également définies. La directive s'applique à un nombre limité d'«infractions graves en matière de sécurité routière» bien définies, à savoir la conduite en état d'ébriété, les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de stupéfiants et les infractions aux règles de la circulation routière entraînant la mort ou des blessures corporelles graves. Elle définit également les «conditions supplémentaires» comme étant des conditions que la personne concernée par une décision de déchéance du droit de conduire doit remplir pour recouvrer son permis de conduire ou son droit de conduire.

Pour certaines notions, telles que les «infractions graves en matière de sécurité routière», le «véhicule à moteur», le «permis de conduire» et la «résidence normale», il est fait référence aux définitions figurant dans d'autres instruments de l'Union.

Article 3: Effets des décisions de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union

Cet article établit le principe selon lequel une décision de déchéance du droit de conduire délivrée par un État membre à une personne qui n'a pas sa résidence normale dans cet État membre et qui est titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre devrait produire ses effets dans l'ensemble de l'Union.

Article 4: Obligation de notifier la déchéance du droit de conduire

L'État membre de l'infraction est tenu d'informer l'État membre de délivrance de toute décision de déchéance du droit de conduire d'une durée d'au moins un mois. La notification devrait être effectuée au moyen d'un certificat type, transmis entre les points de contact nationaux des deux États membres concernés.

Article 5: Certificat type et modalités de transmission

Cette disposition habilite la Commission à adopter un acte d'exécution pour établir le format et le contenu du certificat type avant la date de transposition de la directive. Les éléments les plus importants que ce certificat devrait contenir sont énumérés dans ladite disposition.

Cet article fixe également les règles relatives aux langues dans lesquelles le certificat peut être transmis et précise que le certificat doit être transmis via le réseau RESPER.

Article 6: Extension des effets des décisions de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union

L'État membre de délivrance devrait prendre les mesures appropriées pour que les décisions de déchéance du droit de conduire se voient conférer un effet dans l'ensemble de l'Union, à moins qu'un motif de dérogation prévu à l'article 8 ne s'applique.

Dans les cas où la déchéance du droit de conduire consiste en un retrait du permis de conduire ou du droit de conduire, l'État membre de délivrance devrait retirer le permis de conduire. La personne concernée devrait récupérer son permis de conduire ou son droit de conduire conformément aux règles applicables dans cet État membre dans des circonstances similaires. L'État membre en question tient également compte, dans la mesure du possible, de toute

partie des conditions que la personne concernée a déjà remplies dans l'État membre d'infraction afin de recouvrer son permis de conduire ou son droit de conduire.

Dans les cas où la déchéance du droit de conduire consiste en une suspension ou une restriction du permis de conduire ou du droit de conduire, la mesure prise par l'État membre de délivrance devrait se limiter à garantir que la déchéance dans l'ensemble de l'Union a la même durée que celle imposée par l'État membre de l'infraction, que cet État membre impose ou non des conditions pour que la personne concernée recouvre son permis de conduire ou son droit de conduire.

Article 7: Effets des décisions de déchéance du droit de conduire dans l'État membre de l'infraction

Cet article précise que la directive, et en particulier l'application de tout motif de dérogation prévu à l'article 8 par l'État membre de délivrance, n'empêche pas l'exécution des décisions de déchéance du droit de conduire imposées par l'État membre de l'infraction sur son territoire.

En outre, il précise que, lorsque la décision de déchéance du droit de conduire imposée par ledit État membre de l'infraction comporte des conditions que la personne concernée doit respecter pour recouvrer son permis de conduire ou son droit de conduire, cet État membre peut continuer à appliquer la déchéance sur son territoire jusqu'à ce que les conditions soient remplies.

Article 8: Motifs de dérogation

L'article 8 établit une liste exhaustive de motifs de dérogation sur la base desquels l'État membre de délivrance doit refuser de conférer un effet dans l'ensemble de l'Union à la décision de déchéance, ainsi qu'une liste de motifs de dérogation supplémentaires sur la base desquels il peut refuser de conférer un tel effet dans l'ensemble de l'Union.

Au nombre des motifs de dérogation figurent le caractère incomplet du certificat, la limite d'âge de la personne concernée, une immunité ou un privilège ou le fait que la période de déchéance restante est inférieure à un mois.

Avant d'invoquer un motif de dérogation, l'État membre de délivrance devrait consulter l'État membre de l'infraction.

Article 9: Délais

Cet article prévoit que l'État membre de délivrance doit prendre la mesure conférant à la décision de déchéance du droit de conduire un effet dans l'ensemble de l'Union au plus tard 15 jours après la réception du certificat.

Dans les cas particuliers où il n'est pas possible à l'État membre de délivrance de respecter le délai fixé pour la phase de reconnaissance, celui-ci doit informer et consulter l'État membre de l'infraction, mais reste tenu de conférer sans délai un effet dans l'ensemble de l'Union à la décision de déchéance du droit de conduire.

Article 10: Consultations entre les États membres

Cet article prévoit que les États membres se consultent, par des moyens appropriés et sans délai, afin de garantir l'application efficace de la présente directive.

Article 11: Informations à fournir par l'État membre de délivrance

Cet article prévoit la communication obligatoire d'informations par l'État membre de délivrance à l'État membre de l'infraction sur les différents aspects et étapes de la procédure.

Article 12: Informations à fournir par l'État membre de l'infraction

En vertu de cet article, l'État membre de l'infraction doit informer l'État membre de délivrance des circonstances susceptibles d'avoir une incidence sur la décision initiale de déchéance du droit de conduire et de l'exécution des décisions de déchéance du droit de conduire sur son territoire.

Article 13: Obligation d'informer la personne concernée

L'État membre de délivrance doit notifier à la personne concernée toute décision ou mesure en rapport avec la décision de déchéance du droit de conduire. Il est fait spécifiquement référence aux informations à partager sur les voies de recours disponibles en vertu du droit de l'État membre de délivrance.

Article 14: Voies de recours

Cet article prévoit que les États membres devraient veiller à ce que des voies de recours adéquates contre les décisions prises en vertu de la présente directive soient en place. Il précise que la décision de déchéance du droit de conduire qui a été notifiée par l'État membre de l'infraction ne devrait être contestée que dans le cadre d'une action intentée dans l'État membre de l'infraction.

Article 15: Points de contact nationaux

Les États membres doivent mettre en place des points de contact nationaux. Conformément à l'article 4, ces points de contact nationaux transmettent les certificats. Ils devraient également coopérer avec les autorités chargées de faire respecter les décisions de déchéance du droit de conduire.

Article 16: Statistiques

En vertu de cet article, les États membres doivent régulièrement recueillir des informations auprès des autorités compétentes et tenir à jour des statistiques complètes sur les décisions de déchéance du droit de conduire. Les statistiques recueillies doivent être transmises chaque année à la Commission. La collecte de données complètes sur les décisions de déchéance du droit de conduire est nécessaire pour permettre une évaluation approfondie du fonctionnement du mécanisme établi par la directive.

Article 17: Comité

Cet article établit la procédure d'adoption de l'acte d'exécution visé à l'article 5.

Article 18: Relation avec d'autres actes juridiques

Cet article établit que la directive ne porte pas atteinte aux droits et obligations découlant de la législation de l'Union concernant la coopération judiciaire et les droits des suspects et des personnes poursuivies.

Article 19: Transposition

Les États membres doivent transposer les dispositions de la directive dans un délai donné et notifier ces mesures nationales à la Commission.

Article 20: Rapport sur l'application

Une obligation de rapport est établie et imposée à la Commission en ce qui concerne la mise en œuvre de la directive proposée.

Article 21: Entrée en vigueur et application

Il s'agit d'une disposition type indiquant que la directive doit entrer en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel.

Article 22: Destinataires

Il s'agit d'une disposition type précisant que les États membres sont destinataires de la directive.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur les effets de certaines décisions de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union

(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, point c),

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:

- (1) L'amélioration de la sécurité routière constitue un objectif essentiel de la politique des transports de l'Union. Dans son cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030³, la Commission a réaffirmé l'objectif ambitieux consistant à atteindre pratiquement zéro décès et zéro blessé grave sur les routes de l'Union d'ici à 2050 («Vision zéro») ainsi que celui à moyen terme visant à réduire de 50 % le nombre de décès et de blessés graves d'ici à 2030.
- (2) Afin d'atteindre l'objectif d'amélioration de la sécurité routière, les ministres des transports des États membres ont, dans la déclaration de La Valette du 29 mars 2017 sur la sécurité routière, appelé à renforcer le cadre juridique de l'Union en matière de sécurité routière, en mettant particulièrement l'accent sur la nécessité pour les États membres de coopérer dans le domaine des décisions de déchéance du droit de conduire prononcées à l'encontre de conducteurs non-résidents.
- (3) En raison de la libre circulation des personnes et de l'accroissement du trafic routier international, il arrive fréquemment que des décisions de déchéance du droit de conduire soient prononcées par des États membres autres que celui où le conducteur a sa résidence normale et qui a délivré le permis de conduire.
- (4) Jusqu'à présent, un État membre autre que celui où le conducteur a sa résidence normale peut prendre des mesures, conformément à sa législation nationale, après que, sur son territoire, le titulaire d'un permis de conduire obtenu dans un autre État

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

³ SWD(2019) 283 final.

membre a adopté un comportement illégal; ces mesures consistent à refuser de reconnaître la validité des permis de conduire délivrés par d'autres États membres et, partant, de restreindre le droit de conduire de la personne concernée. Toutefois, la portée de ces mesures est limitée au territoire de l'État membre où le comportement illégal a eu lieu, et leur effet est limité au refus de reconnaître la validité de ce permis de conduire sur ledit territoire. Par voie de conséquence, en l'absence d'intervention de l'État membre qui a délivré le permis de conduire, ce dernier reste reconnu dans tous les autres États membres. Or, ce scénario fait obstacle au renforcement de la sécurité routière dans l'Union. Les conducteurs déçus du droit de conduire dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis de conduire ne devraient pas pouvoir se soustraire aux effets de cette mesure lorsqu'ils se trouvent dans un État membre autre que celui de l'infraction.

- (5) Afin d'assurer un niveau élevé de protection de tous les usagers de la route dans l'Union, il est nécessaire d'établir des règles spécifiques pour l'application dans l'ensemble de l'Union des décisions de déchéance du droit de conduire qui sont prononcées, à la suite d'infractions graves en matière de sécurité routière, par un État membre autre que celui qui a délivré le permis de conduire de l'auteur de l'infraction.
- (6) Toutefois, la mise en œuvre de la présente directive ne devrait pas exiger l'harmonisation des règles nationales relatives à la définition des infractions routières, à leur nature juridique et aux sanctions applicables à ces infractions. En particulier, les décisions de déchéance du droit de conduire devraient produire leurs effets dans l'ensemble de l'Union, que les mesures nationales de l'État membre de l'infraction soient qualifiées de mesures administratives ou pénales.
- (7) La présente directive devrait s'entendre sans préjudice des règles relatives à la coopération policière et judiciaire en matière pénale et à la reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires s'y rapportant. Elle ne devrait pas non plus porter atteinte à la possibilité, pour les autorités judiciaires des États membres, d'exécuter les décisions qu'elles ont prononcées, en particulier de nature pénale.
- (8) Le but précis de la présente directive est de permettre à l'Union de poursuivre l'objectif d'amélioration de la sécurité routière dans l'ensemble de l'UE. Ainsi que la Cour l'a jugé, les mesures visant à améliorer la sécurité routière relèvent de la politique des transports et peuvent être adoptées sur le fondement de l'article 91, paragraphe 1, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne⁴, en ce qu'elles relèvent de la notion de «mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports», au sens de cette disposition⁵.
- (9) Les décisions de déchéance du droit de conduire qui sont prononcées à la suite d'infractions graves en matière de sécurité routière peuvent avoir pour effet le retrait, la restriction ou la suspension du permis de conduire ou du droit de conduire de l'auteur de l'infraction. Lorsque l'infraction a été commise dans l'État membre qui a délivré le permis de conduire, la décision de déchéance du droit de conduire peut également avoir pour effet l'annulation du permis de conduire ou du droit de conduire. C'est donc l'application de toutes ces mesures par l'État membre qui a délivré le permis de conduire qui devrait donner effet dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire.

⁴ JO C 202 du 7.6.2016.

⁵ Arrêt de la Cour (grande chambre) du 6 mai 2014, Commission/Parlement et Conseil, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, point 43.

- (10) Étant donné que la conduite en état d'ébriété (c'est-à-dire la conduite avec une alcoolémie dépassant le taux maximal autorisé par la loi), l'excès de vitesse (à savoir le dépassement des limitations de vitesse en vigueur pour la route ou le type de véhicule concernés) et la conduite sous l'influence de stupéfiants constituent les principales causes des accidents de la route et des décès dus à ces accidents au sein de l'Union, il convient d'accorder la plus grande attention aux cas impliquant ces infractions, lesquelles devraient donc être considérées comme des «infractions graves en matière de sécurité routière» aux fins de la présente directive. En outre, compte tenu de leur gravité, les infractions routières qui entraînent la mort de la victime ou de graves dommages corporels devraient également être considérées comme telles.
- (11) Les décisions de déchéance du droit de conduire prononcées par un État membre à l'encontre d'une personne qui n'a pas sa résidence normale dans cet État membre au sens de l'article 17 de la [NOUVELLE DIRECTIVE RELATIVE AU PERMIS DE CONDUIRE] et qui est titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre devraient produire leurs effets sur l'ensemble du territoire de l'Union selon les mêmes modalités que celles qui s'appliquent déjà aux décisions de déchéance du droit de conduire prononcées à l'encontre des titulaires d'un permis de conduire délivré par ledit État membre. En outre, eu égard au principe de l'autonomie procédurale, les États membres devraient être libres de décider de la meilleure manière d'atteindre ce résultat, conformément à leur droit national. Il y a lieu, toutefois, de tenir compte du fait que, lorsqu'un État membre prononce une décision de déchéance du droit de conduire à l'encontre d'une personne qui a sa résidence normale dans cet État membre mais qui est titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre, l'État membre où le titulaire du permis de conduire a sa résidence normale est autorisé, conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la [NOUVELLE DIRECTIVE RELATIVE AU PERMIS DE CONDUIRE], à échanger ce permis aux fins de l'application de la décision de déchéance du droit de conduire.
- (12) L'État membre qui a prononcé la décision de déchéance du droit de conduire (ci-après dénommé l'«État membre de l'infraction») devrait notifier à l'État membre qui a délivré le permis de conduire de la personne concernée (ci-après dénommé l'«État membre de délivrance») toute décision de déchéance du droit de conduire prononcée pour une durée égale ou supérieure à un mois à l'encontre de cette personne, afin d'engager les procédures qui sont nécessaires pour que ladite décision produise ses effets dans l'ensemble de l'Union. Cette notification devrait être transmise au moyen d'un certificat type, afin de garantir un échange d'informations fluide, fiable et efficace entre les États membres.
- (13) Le certificat type devrait contenir un ensemble minimal de données permettant la bonne mise en œuvre de la présente directive, à savoir l'autorité de l'État membre de l'infraction ayant rendu la décision de déchéance du droit de conduire, l'infraction grave en matière de sécurité routière commise, la décision de déchéance du droit de conduire qui en a résulté, la personne concernée et les procédures suivies pour prononcer la déchéance. Ce certificat devrait également être traduit dans une langue officielle de l'État membre de délivrance ou dans toute autre langue que l'État membre de délivrance a acceptée, afin de garantir un traitement rapide par le destinataire. En ne fournissant que ces informations, le certificat type peut garantir l'efficacité sans obliger les États membres à partager des quantités d'informations disproportionnées ou excessives.
- (14) Prononcer des décisions de déchéance du droit de conduire à la suite de comportements illégaux contribue à garantir un niveau élevé de sécurité routière au

sein de l'Union. Sur la base du principe de reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés dans les États membres, les mesures concernant le retrait, l'annulation, la suspension ou la restriction d'un permis de conduire délivré par l'État membre de délivrance sont automatiquement reconnues par tous les autres États membres. De ce fait, l'État membre de délivrance devrait être tenu de veiller à ce que les décisions de déchéance du droit de conduire prononcées par d'autres États membres soient reconnues par tous les États membres. Par conséquent, dès qu'une décision de déchéance du droit de conduire est notifiée, et à moins qu'un motif de dérogation ne s'applique ou ne soit invoqué, l'État membre de délivrance devrait prendre les mesures appropriées pour étendre à l'Union l'effet de la décision de déchéance du droit de conduire.

- (15) La mesure prise par l'État membre de délivrance devrait varier en fonction de la nature spécifique de la décision de déchéance du droit de conduire. Étant donné que le retrait, la suspension ou la restriction du permis de conduire ou du droit de conduire ont nécessairement des conséquences différentes, leur mise en œuvre exige des procédures différentes dans le respect des compétences des États membres concernés. En particulier, en ce qui concerne singulièrement le retrait, la personne concernée devrait être en mesure de recouvrer le permis de conduire ou le droit de conduire conformément aux règles applicables aux cas semblables dans l'État membre de délivrance. Quant à la suspension ou à la restriction, il convient de veiller à ce que seule la durée de ces mesures ait des effets dans l'ensemble de l'Union, même lorsque la décision de déchéance du droit de conduire prévoit des conditions supplémentaires, car l'objectif premier de ces mesures consiste à empêcher, temporairement ou partiellement, la personne concernée de conduire et non à déterminer comment cette personne devrait recouvrer son droit de conduire dans l'État membre de délivrance.
- (16) En principe, la présente directive ne devrait pas limiter la possibilité pour les États membres d'appliquer des décisions de déchéance du droit de conduire sur leur territoire. En conséquence, l'État membre de l'infraction devrait pouvoir continuer à appliquer, conformément à ses règles nationales et avec des effets limités à son territoire, les décisions de déchéance du droit de conduire et les éventuelles conditions supplémentaires imposées au titre de ces décisions, jusqu'à ce que la personne concernée remplisse ces conditions.
- (17) Toutefois, il importe également de garder à l'esprit que l'évaluation du respect des conditions d'obtention du permis de conduire établies par le droit de l'Union relève de la compétence de l'État membre de délivrance. En outre, les conditions supplémentaires appliquées dans l'État membre de délivrance ne devraient pas conduire à un doublement des conditions à remplir par la personne concernée afin de prouver que le fait de recouvrer son permis de conduire ou le droit de conduire ne constituera pas un danger pour la sécurité routière dans l'Union. Compte tenu de ce qui précède, lorsque l'État membre de délivrance a adopté des mesures pour que la décision de déchéance du droit de conduire produise ses effets dans l'ensemble de l'Union, et, par la suite, a réévalué l'aptitude de la personne concernée à recouvrer le permis de conduire ou le droit de conduire, cette évaluation devrait être reconnue dans l'ensemble de l'Union, et donc également dans l'État membre de l'infraction.
- (18) L'application des mesures par l'État membre de délivrance devrait avoir pour objectif de garantir qu'une décision de déchéance du droit de conduire produit ses effets dans l'ensemble de l'Union et ne devrait pas nécessiter de nouvelle évaluation des faits qui ont conduit à la déchéance. Toutefois, afin que les effets dans l'ensemble de l'Union ne soient pas contraires au principe de proportionnalité, aux droits fondamentaux ou

aux exceptions prévues par le droit de l'État membre de délivrance, il convient de prévoir certains motifs permettant à l'État membre de délivrance de déroger à l'obligation d'adopter des mesures.

- (19) Dans l'intérêt de la sécurité routière et afin d'assurer la sécurité juridique de la personne concernée et de l'État membre de l'infraction, l'État membre de délivrance devrait veiller à ce que la décision de déchéance du droit de conduire produise ses effets dans l'ensemble de l'Union ou appliquer un motif de dérogation dans les plus brefs délais, et, en tout état de cause, au plus tard quinze jours après avoir reçu notification de la décision de déchéance du droit de conduire. Cela devrait s'entendre sans préjudice des situations dans lesquelles des circonstances exceptionnelles empêchent de respecter ce délai. Toutefois, même dans ces cas exceptionnels, l'État membre de délivrance devrait agir sans retard injustifié et informer l'État membre de l'infraction de la durée et de la raison du retard.
- (20) La bonne mise en œuvre de la présente directive présuppose une communication étroite, rapide et efficace entre les autorités nationales compétentes concernées. Il convient donc que les autorités nationales compétentes des États membres se consultent par les moyens appropriés chaque fois que cela est nécessaire. En outre, dans des cas spécifiques bien définis, tant l'État membre de délivrance que l'État membre de l'infraction devraient s'échanger sans délai les informations importantes concernant l'application de la présente directive. Tel devrait être le cas pour l'adoption de mesures conférant des effets dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire, pour les décisions fondées sur des motifs de dérogation, pour l'accomplissement des décisions de déchéance du droit de conduire et pour toute circonstance ayant une incidence sur les décisions de déchéance du droit de conduire prononcées initialement.
- (21) Après qu'une décision de déchéance du droit de conduire lui a été notifiée et après lui avoir conféré des effets dans l'ensemble de l'Union, l'État membre de délivrance devrait informer la personne concernée sans délai afin qu'elle puisse exercer ses droits fondamentaux, tels que le droit d'être entendu et de contester la décision devant les juridictions nationales compétentes.
- (22) Les États membres devraient veiller à ce que des voies de recours adéquates et équivalentes à celles disponibles dans le cadre de procédures nationales similaires soient mises en place contre les mesures prises au titre de la présente directive, et à ce que des informations soient fournies sur ces voies de recours lorsque celles-ci deviennent applicables et en temps utile afin de garantir leur exercice effectif. Toutefois, il convient de préciser que la déchéance du droit de conduire notifiée conformément à l'article 4, paragraphe 1, ne peut être contestée que dans le cadre d'une action intentée dans l'État membre de l'infraction.
- (23) La protection des personnes physiques à l'égard du traitement de leurs données à caractère personnel est un droit fondamental. Conformément à l'article 8, paragraphe 1, de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne⁶ et à l'article 16, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, toute personne a droit à la protection des données à caractère personnel la concernant. La législation pertinente de l'Union, à savoir le règlement (UE) 2016/679 du Parlement

⁶ JO C 202 du 7.6.2016, p. 391.

européen et du Conseil⁷ et la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil⁸, devrait s'appliquer au traitement des données à caractère personnel dans le cadre de la présente directive, conformément au champ d'application respectif dudit règlement et de ladite directive.

- (24) La présente directive établit la base juridique pour l'échange de données à caractère personnel aux fins de donner effet aux décisions de déchéance du droit de conduire prononcées par un État membre autre que l'État membre de délivrance. Cette base juridique est conforme à l'article 6, paragraphe 1, point c), et, le cas échéant, à l'article 10 du règlement (UE) 2016/679, et à l'article 8 de la directive (UE) 2016/680. Les données à caractère personnel à échanger avec l'État membre de délivrance devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour se conformer aux obligations énoncées dans la présente directive.
- (25) Afin de garantir un échange d'informations fluide, fiable et efficace, chaque État membre devrait désigner un point de contact national aux fins de la présente directive. Les États membres devraient en outre veiller à ce que leurs points de contact nationaux respectifs coopèrent avec les autorités compétentes participant à l'exécution des décisions de déchéance du droit de conduire couvertes par la présente directive, notamment pour veiller à ce que toutes les informations nécessaires soient partagées en temps utile.
- (26) Les États membres devraient collecter régulièrement des statistiques complètes sur la mise en œuvre de la présente directive et les transmettre chaque année à la Commission. Sur la base de ces éléments et d'autres informations, la Commission devrait évaluer l'incidence de la mise en œuvre de la présente directive sur la sécurité routière et, tous les cinq ans, soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les résultats de cette évaluation, accompagné, s'il y a lieu, de propositions législatives visant à modifier la présente directive.
- (27) La présente directive ne devrait pas avoir d'incidence sur les droits et les obligations qui découlent d'autres actes législatifs applicables de l'Union, notamment la décision-cadre 2008/947/JAI du Conseil⁹ et la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil¹⁰, ni sur les droits des suspects et des personnes poursuivies tels qu'ils sont prévus dans la directive 2010/64/UE¹¹, la directive 2012/13/UE¹², la directive 2013/48/UE¹³, la

⁷ 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 (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁸ 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, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89).

⁹ Décision-cadre 2008/947/JAI du Conseil du 27 novembre 2008 concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux jugements et aux décisions de probation aux fins de la surveillance des mesures de probation et des peines de substitution (JO L 337 du 16.12.2008, p. 102)

¹⁰ Décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil du 24 février 2005 concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires (JO L 76 du 22.3.2005, p. 16).

¹¹ Directive 2010/64/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 relative au droit à l'interprétation et à la traduction dans le cadre des procédures pénales (JO L 280 du 26.10.2010, p. 1).

¹² Directive 2012/13/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 relative au droit à l'information dans le cadre des procédures pénales (JO L 142 du 1.6.2012, p. 1).

directive (UE) 2016/343¹⁴, la directive (UE) 2016/800¹⁵ et la directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil¹⁶.

- (28) Les États membres devraient pouvoir conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres États membres afin de compléter le système mis en place par la présente directive et d'en faciliter le fonctionnement. Ils ne devraient toutefois pouvoir le faire que dans la mesure où ces accords ou arrangements permettent d'étendre ou d'élargir les dispositions de la présente directive et contribuent à simplifier ou à faciliter davantage les procédures permettant de conférer des effets dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire, et donc dans la mesure où ils permettent d'élever le niveau de la sécurité routière.
- (29) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin qu'elle établisse le format et le contenu du certificat type à utiliser pour la notification d'une décision de déchéance du droit de conduire. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁷.
- (30) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir garantir que les décisions de déchéance du droit de conduire prononcées à la suite d'infractions graves en matière de sécurité routière produisent leurs effets dans l'ensemble de l'Union, dans le but d'améliorer les niveaux de sécurité routière dans l'ensemble de l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de la présente directive, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne¹⁸. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (31) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil¹⁹ et a rendu un avis le [JJ/MM/AAAA],

¹³ Directive 2013/48/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2013 relative au droit d'accès à un avocat dans le cadre des procédures pénales et des procédures relatives au mandat d'arrêt européen, au droit d'informer un tiers dès la privation de liberté et au droit des personnes privées de liberté de communiquer avec des tiers et avec les autorités consulaires (JO L 294 du 6.11.2013, p. 1).

¹⁴ Directive (UE) 2016/343 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 portant renforcement de certains aspects de la présomption d'innocence et du droit d'assister à son procès dans le cadre des procédures pénales (JO L 65 du 11.3.2016, p. 1.).

¹⁵ Directive (UE) 2016/800 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la mise en place de garanties procédurales en faveur des enfants qui sont des suspects ou des personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales (JO L 132 du 21.5.2016, p. 1).

¹⁶ Directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2016 concernant l'aide juridictionnelle pour les suspects et les personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales et pour les personnes dont la remise est demandée dans le cadre des procédures relatives au mandat d'arrêt européen (JO L 297 du 4.11.2016, p. 1).

¹⁷ 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).

¹⁸ JO C 202 du 7.6.2016, p. 13.

¹⁹ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Finalité et objet

La présente directive vise à garantir un niveau élevé de protection de l'ensemble des usagers de la route dans l'Union. À cette fin, elle établit des règles conférant des effets dans l'ensemble de l'Union aux décisions de déchéance du droit de conduire liées à des infractions graves en matière de sécurité routière commises dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis de conduire de la personne concernée.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «décision de déchéance du droit de conduire», toute décision qui est prise à la suite d'une infraction grave en matière de sécurité routière, qui a pour effet le retrait, 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, qu'il s'agisse d'une sanction principale, complémentaire ou accessoire ou d'une mesure de sûreté et qu'elle soit qualifiée de mesure administrative ou pénale;
- 2) «retrait», la révocation du permis de conduire ou du droit de conduire ou de leur reconnaissance;
- 3) «suspension», la limitation temporaire de la validité du permis de conduire ou du droit de conduire ou de leur reconnaissance, pour une durée déterminée ou pour une durée déterminée assortie de conditions supplémentaires;
- 4) «restriction», la limitation partielle de la validité du permis de conduire ou du droit de conduire ou de leur reconnaissance, soit pour une durée déterminée, soit moyennant le respect de conditions supplémentaires, soit l'un et l'autre;
- 5) «conditions supplémentaires», des conditions autres que l'écoulement d'un laps de temps déterminé avant que la personne concernée par une décision de déchéance du droit de conduire puisse recouvrer son droit de conduire ou son permis de conduire;
- 6) «État membre de l'infraction», l'État membre dans lequel une décision de déchéance du droit de conduire a été rendue;
- 7) «État membre de délivrance», l'État membre qui a délivré le permis de conduire de la personne concernée et auquel une décision de déchéance du droit de conduire est transmise conformément aux dispositions de la présente directive;
- 8) «véhicule à moteur», un véhicule à moteur au sens de l'article 2, point 4), de la [NOUVELLE DIRECTIVE RELATIVE AU PERMIS DE CONDUIRE];
- 9) «permis de conduire», un permis de conduire au sens de l'article 2, point 1), de la [NOUVELLE DIRECTIVE RELATIVE AU PERMIS DE CONDUIRE];

institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

- 10) «personne concernée», la personne physique faisant l'objet d'une décision de déchéance du droit de conduire;
- 11) «infraction grave en matière de sécurité routière»:
 - a) la conduite en état d'ébriété au sens de l'article 3, point g), de la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil²⁰;
 - b) l'excès de vitesse au sens de l'article 3, point d), de la directive (UE) 2015/413;
 - c) la conduite sous l'influence de stupéfiants au sens de l'article 3, point h), de la directive (UE) 2015/413;
 - d) un comportement enfreignant les règles de la circulation routière et ayant entraîné la mort ou des dommages corporels graves;
- 12) «résidence normale», la résidence normale au sens de l'article 17 de la [NOUVELLE DIRECTIVE RELATIVE AU PERMIS DE CONDUIRE].

Article 3

Effets des décisions de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union

Les États membres veillent à ce qu'une décision de déchéance du droit de conduire rendue par un État membre à l'encontre d'une personne qui n'a pas sa résidence normale dans cet État membre et qui est titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre produise ses effets sur l'ensemble du territoire de l'Union conformément à la présente directive.

Article 4

Obligation de notifier la déchéance du droit de conduire

1. L'État membre de l'infraction notifie à l'État membre de délivrance toute décision de déchéance du droit de conduire prononcée pour une durée égale ou supérieure à un mois à l'encontre d'une personne qui n'a pas sa résidence normale dans l'État membre de l'infraction et qui est titulaire d'un permis de conduire délivré par l'État membre de délivrance.
2. La notification visée au paragraphe 1 est effectuée au moyen d'un certificat type tel que prévu à l'article 5 et conformément à la procédure énoncée au paragraphe 3.
3. Le point de contact national de l'État membre de l'infraction remplit, signe et transmet directement le certificat au point de contact national de l'État membre de délivrance, qui le transmet à l'autorité chargée de veiller à ce que la décision de déchéance du droit de conduire produise ses effets dans l'ensemble de l'Union. Le point de contact national de l'État membre de l'infraction transmet également au point de contact national de l'État membre de délivrance le permis de conduire de la personne concernée, lorsqu'il a été confisqué, ainsi que l'original ou une copie certifiée conforme de la décision de déchéance du droit de conduire. L'État membre de l'infraction n'est pas tenu de traduire l'original de la décision ou sa copie certifiée conforme.

²⁰ 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 - Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9).

Article 5

Certificat type et modalités de transmission

1. Avant le [date de transposition fixée à l'article 19], la Commission établit, au moyen d'un acte d'exécution, le format et le contenu du certificat type à utiliser pour la notification d'une décision de déchéance du droit de conduire. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.
2. Le certificat comporte les informations suivantes:
 - a) les informations relatives à l'autorité qui a prononcé la décision de déchéance du droit de conduire dans l'État membre de l'infraction;
 - b) la description de l'infraction grave en matière de sécurité routière et des faits ayant conduit à la décision de déchéance du droit de conduire;
 - c) le nom et l'adresse de la personne concernée, ainsi que le numéro du permis de conduire et, s'il y a lieu, des documents d'identification nationaux de la personne concernée, s'ils sont disponibles;
 - d) les dispositions juridiques applicables de l'État membre de l'infraction;
 - e) les procédures suivies, ainsi que la portée et la teneur précises de la décision de déchéance du droit de conduire, y compris, le cas échéant, la date à laquelle la suspension ou la restriction cesse de produire ses effets et les éventuelles conditions supplémentaires fixées par les États membres de l'infraction;
 - f) la durée (en jours) de la déchéance du droit de conduire prononcée par l'État membre de l'infraction qui a déjà été accomplie dans cet État membre, le cas échéant.
3. L'État membre de l'infraction fournit à l'État membre de délivrance une traduction du certificat dans une langue officielle de l'État membre de délivrance ou dans toute autre langue que l'État membre de délivrance a acceptée conformément au paragraphe 4.
4. Tout État membre peut, à tout moment, indiquer dans une déclaration notifiée à la Commission qu'il acceptera des traductions de certificats dans une ou plusieurs langues officielles de l'Union autres que la ou les langues officielles de cet État membre. Cette déclaration peut être retirée à tout moment. La Commission met les déclarations et leurs retraits éventuels à la disposition de tous les États membres.
5. Le point de contact national de l'État membre de l'infraction transmet le certificat au point de contact national de l'État membre de délivrance par l'intermédiaire du réseau des permis de conduire de l'UE visé à l'article 19, paragraphe 1, de la [NOUVELLE DIRECTIVE RELATIVE AU PERMIS DE CONDUIRE] («RESPER»).

Article 6

Extension des effets des décisions de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union

1. Sauf dérogation en vertu de l'article 8, dès qu'une décision de déchéance du droit de conduire est notifiée conformément à l'article 4, paragraphe 1, l'État membre de délivrance prend les mesures qui s'imposent pour que ladite décision produise ses effets dans l'ensemble de l'Union.
2. Si la décision de déchéance du droit de conduire consiste en un retrait, les mesures prises par l'État membre de délivrance satisfont aux conditions suivantes:
 - a) l'État membre de délivrance retire le permis de conduire ou le droit de conduire de la personne concernée;
 - b) la personne concernée peut recouvrer le permis de conduire ou le droit de conduire conformément aux règles nationales de l'État membre de délivrance;
 - c) l'État membre de délivrance tient compte, dans la mesure du possible, de toute portion des conditions supplémentaires à remplir par la personne concernée pour recouvrer le droit de conduire qui a déjà été réalisée dans l'État membre de l'infraction.
3. Si la décision de déchéance du droit de conduire consiste en une suspension ou une restriction, les mesures prises par l'État membre de délivrance satisfont aux conditions suivantes:
 - a) l'État membre de délivrance suspend ou restreint la validité du permis de conduire ou le droit de conduire de la personne concernée jusqu'à la date à laquelle la suspension ou la restriction infligée et notifiée par l'État membre de l'infraction cesse ses effets;
 - b) lorsque la levée de la suspension ou de la restriction infligée et notifiée par l'État membre de l'infraction est subordonnée à la fois à l'écoulement d'un laps de temps déterminé et au respect de conditions supplémentaires, l'État membre de délivrance ne tient compte que du laps de temps déterminé;
 - c) lorsqu'une restriction est infligée et notifiée par l'État membre de l'infraction, il en est tenu compte dans la mesure où elle est compatible avec le droit de l'État membre de délivrance quant à sa nature ou à sa durée.
4. Sans préjudice du motif de dérogation prévu à l'article 8, paragraphe 1, point a), lorsqu'il adopte des mesures en vertu du présent article, l'État membre de délivrance est lié par les informations et les faits communiqués par l'État membre de l'infraction conformément à l'article 5 et s'y appuie.

Article 7

Effets des décisions de déchéance du droit de conduire dans l'État membre de l'infraction

1. La présente directive n'empêche pas l'État membre de l'infraction d'exécuter la décision de déchéance du droit de conduire sur son territoire et conformément à ses règles nationales.
2. Lorsqu'une décision de déchéance du droit de conduire comportant des conditions supplémentaires a été notifiée à l'État membre de délivrance conformément à l'article 4, paragraphe 1, l'État membre de l'infraction peut continuer à l'appliquer sur son territoire jusqu'à ce que la personne concernée remplisse ces conditions.

3. Toutefois, les conditions supplémentaires attachées à la décision de déchéance du droit de conduire notifiée conformément à l'article 4, paragraphe 1, sont réputées remplies par l'État membre de l'infraction lorsque l'État membre de délivrance a établi positivement que la personne concernée remplit les conditions applicables dans l'État membre de délivrance pour recouvrer le droit de conduire ou le permis de conduire, ou pour pouvoir en demander un nouveau.

Article 8

Motifs de dérogation

1. L'État membre de délivrance ne prend pas les mesures visées à l'article 6, paragraphe 1, si:
- a) le certificat visé à l'article 5 est incomplet ou manifestement incorrect et les informations manquantes ou correctes n'ont pas été fournies conformément au paragraphe 3 du présent article;
 - b) la décision de déchéance du droit de conduire a déjà été exécutée intégralement dans l'État membre de l'infraction;
 - c) la décision de déchéance du droit de conduire est frappée de prescription selon le droit de l'État membre de délivrance;
 - d) le droit de l'État membre de délivrance prévoit un privilège ou une immunité qui empêche l'exécution de la décision de déchéance du droit de conduire;
 - e) au moment de l'adoption des mesures visées à l'article 6, paragraphe 3, la durée restante de la suspension ou de la restriction à accomplir en vertu de la décision de déchéance du droit de conduire est inférieure à un mois;
 - f) une procédure judiciaire a eu lieu et, selon le certificat, la personne concernée n'a pas comparu en personne au procès qui a abouti à l'adoption de la décision de déchéance du droit de conduire, à moins que le certificat n'indique que, conformément à d'autres exigences procédurales définies dans le droit de l'État membre de l'infraction, l'une des circonstances suivantes s'est produite:
 - i) la personne concernée a été citée à comparaître en personne en temps utile et a ainsi été informée de la date et du lieu fixés pour le procès qui a abouti à la décision de déchéance du droit de conduire, ou a été informée officiellement et effectivement par d'autres moyens de la date et du lieu fixés pour ce procès, de telle sorte qu'il a été établi de manière non équivoque que ladite personne a eu connaissance du procès prévu et a été informée en temps utile qu'une décision de déchéance du droit de conduire pourrait être rendue en cas de non-comparution;
 - ii) ayant eu connaissance du procès prévu, la personne concernée avait donné mandat à un avocat, qui a été désigné soit par la personne concernée soit par l'État, pour la défendre au procès, et a été effectivement défendue par cet avocat pendant le procès; ou
 - iii) après s'être vu signifier la décision de déchéance du droit de conduire et avoir été expressément informée de son droit à une nouvelle procédure de jugement ou à une procédure d'appel à laquelle elle aurait le droit de participer et qui permettrait de réexaminer l'affaire sur le fond, en tenant notamment compte de nouveaux éléments de preuve, et qui pourrait aboutir à une infirmation de la décision initiale, ladite personne a indiqué expressément

qu'elle ne contestait pas la décision de déchéance du droit de conduire, ou n'a pas demandé une nouvelle procédure de jugement ou une procédure d'appel dans les délais impartis;

- g) dans des situations exceptionnelles, il existe des motifs sérieux de croire, sur la base d'éléments précis et objectifs, que l'exécution de la décision de déchéance du droit de conduire entraînerait, dans les circonstances particulières de l'espèce, une violation d'un droit fondamental énoncé dans la Charte.
2. L'État membre de délivrance peut décider d'appliquer également les motifs de dérogation suivants:
- a) la décision de déchéance du droit de conduire concerne une infraction grave en matière de sécurité routière qui, sur la base des informations notifiées en vertu de l'article 4, paragraphe 1, ne serait pas sanctionnée par une décision de déchéance du droit de conduire en vertu du droit de l'État membre de délivrance;
 - b) la déchéance du droit de conduire a été infligée uniquement pour excès de vitesse et les limites de vitesse en vigueur dans l'État membre de l'infraction ont été dépassées de moins de 50 km/h;
 - c) en vertu du droit de l'État membre de délivrance, la personne concernée ne peut, en raison de son âge, être tenue pour responsable de l'infraction grave en matière de sécurité routière pour laquelle la décision de déchéance du droit de conduire a été rendue.
3. Lorsque l'État membre de délivrance a l'intention d'appliquer, dans un cas spécifique, un motif de dérogation en vertu des paragraphes 1 ou 2, il en informe sans délai l'État membre de l'infraction et, le cas échéant, demande toute information nécessaire aux fins d'examiner si un motif de dérogation visé audit paragraphe s'applique. L'État membre de l'infraction fournit sans délai les informations demandées et peut communiquer toute information ou observation supplémentaire qu'il juge utile.

Les informations fournies en vertu du présent paragraphe ne comprennent pas de données à caractère personnel autres que celles strictement nécessaires à l'application des paragraphes 1 et 2 et sont utilisées aux seules fins de l'application desdits paragraphes.

Article 9

Délais

- 1. Sans délai et, sans préjudice du paragraphe 3, au plus tard 15 jours après avoir reçu le certificat conformément à l'article 5, paragraphe 1, l'État membre de délivrance prend les mesures visées à l'article 6, paragraphe 1, ou adopte la décision selon laquelle un motif de dérogation visé à l'article 8 s'applique.
- 2. Le point de contact national de l'État membre de délivrance communique sans délai au point de contact national de l'État membre de l'infraction par l'intermédiaire de RESPER les mesures prises en vertu de l'article 6, paragraphe 1, ou la décision selon laquelle un motif de dérogation visé à l'article 8 s'applique.

3. Lorsqu'il n'est pas possible, dans un cas donné, de respecter le délai fixé au paragraphe 1, le point de contact national de l'État membre de délivrance en informe sans délai le point de contact national de l'État membre de l'infraction par tout moyen, en indiquant les raisons pour lesquelles il n'a pas été possible de respecter ce délai.

L'expiration du délai fixé au paragraphe 1 ne dispense pas l'État membre de délivrance de son obligation de prendre sans délai les mesures visées à l'article 6, paragraphe 1.

Article 10

Consultations entre les États membres

S'il y a lieu, les États membres se consultent, par des moyens appropriés et sans délai, pour assurer l'application effective de la présente directive.

Article 11

Informations à fournir par l'État membre de délivrance

Le point de contact national de l'État membre de délivrance informe sans délai le point de contact national de l'État membre de l'infraction:

- a) de la réception de la notification de la décision de déchéance du droit de conduire, conformément à l'article 4, paragraphe 1;
- b) des mesures prises en vertu de l'article 6, lorsqu'elles sont devenues juridiquement contraignantes;
- c) de toute décision établissant qu'un motif de dérogation visé à l'article 8 s'applique, ainsi que des motifs de la décision;
- d) de toute mesure suspendant ou mettant fin à l'effet de la décision de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union et des motifs sous-jacents, notamment parce que la personne concernée a obtenu gain de cause dans le cadre d'une contestation.

Article 12

Informations à fournir par l'État membre de l'infraction

Le point de contact national de l'État membre de l'infraction informe sans délai le point de contact national de l'État membre de délivrance:

- a) de toute circonstance ayant une incidence sur la décision de déchéance du droit de conduire;
- b) de l'exécution de la décision de déchéance du droit de conduire dans l'État membre de l'infraction.

Article 13

Obligation d'informer la personne concernée

1. À la suite, d'une part, de la réception de la notification prévue à l'article 4, paragraphe 1, et, d'autre part, de l'adoption des mesures prévues à l'article 6, paragraphe 1, l'État membre de délivrance en informe sans délai la personne concernée, conformément aux procédures prévues par son droit national.
2. Les informations à fournir conformément au paragraphe 1 comprennent au moins:
 - a) lorsque l'information est donnée à la suite de la réception de la notification prévue à l'article 4, paragraphe 1:
 - i) le nom des autorités compétentes pour l'exécution de la décision de déchéance du droit de conduire tant de l'État membre de délivrance que de l'État membre de l'infraction; et
 - ii) les voies de recours prévues par le droit de l'État membre de délivrance, dont le droit d'être entendu;
 - b) lorsque l'information est donnée à la suite de l'adoption des mesures prévues à l'article 6, paragraphe 1:
 - i) le détail des mesures prises par l'État membre de délivrance;
 - ii) les voies de recours prévues par le droit de l'État membre de délivrance pour contester les mesures prises.

Article 14

Voies de recours

1. Les États membres assurent des voies de recours adéquates contre les décisions ou mesures prises en vertu de la présente directive, équivalentes à celles qui existent dans le cadre de procédures nationales similaires. Ils prennent les mesures appropriées pour que les informations relatives à ces voies de recours soient fournies en temps utile afin de garantir leur exercice effectif.
2. La décision de déchéance du droit de conduire notifiée en vertu de l'article 4, paragraphe 1, ne peut être contestée que dans le cadre d'une action intentée dans l'État membre de l'infraction.
3. L'État membre de l'infraction et l'État membre de délivrance s'informent mutuellement des recours formés contre les décisions ou mesures prises en vertu de la présente directive.

Article 15

Points de contact nationaux

1. Au plus tard le [date de transposition de la présente directive], chaque État membre désigne un point de contact national aux fins de la présente directive.
2. Les États membres veillent à ce que leurs points de contact nationaux respectifs coopèrent avec les autorités compétentes pour l'exécution des décisions de déchéance du droit de conduire prononcées à la suite d'infractions graves en matière

de sécurité routière, afin d'assurer, notamment, le partage en temps utile de toutes les informations nécessaires et le respect des délais visés à l'article 9.

3. Les États membres informent la Commission des points de contact nationaux désignés aux fins de la présente directive. La Commission met les informations reçues en vertu du présent article à la disposition de tous les États membres sur son site internet.

Article 16

Statistiques

Les États membres collectent régulièrement des statistiques complètes sur l'application de la présente directive et les transmettent chaque année à la Commission. Ces statistiques comprennent:

- a) le nombre de notifications effectuées en vertu de l'article 4, paragraphe 1, ventilées par État membre requis;
- b) le nombre de fois qu'un motif de dérogation a été invoqué, y compris les motifs de dérogation appliqués, ventilés par État membre notifiant;
- c) le temps nécessaire pour transmettre les informations relatives à la décision constatant un motif de dérogation;
- d) le nombre de recours qui ont été introduits contre des mesures prises en vertu de l'article 6, paragraphe 1.

Article 17

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour le permis de conduire institué par l'article 22 de la [NOUVELLE DIRECTIVE RELATIVE AU 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 demande.

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.

Article 18

Relation avec d'autres actes juridiques

1. La présente directive n'affecte pas les droits ni les obligations découlant des actes juridiques suivants:
 - a) décision-cadre 2008/947/JAI du Conseil;
 - b) décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil;

- c) les droits des suspects et des personnes poursuivies tels qu'ils sont prévus dans la directive 2010/64/UE, la directive 2012/13/UE, la directive 2013/48/UE, la directive (UE) 2016/343, la directive (UE) 2016/800 et la directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil.
2. Les États membres peuvent conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres États membres après le [JJ/MM/AAAA] dans la mesure où ces accords ou arrangements permettent d'étendre les dispositions de la présente directive et contribuent à simplifier ou à faciliter davantage les procédures d'exécution des déchéances du droit de conduire infligées à la suite d'infractions commises dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis de conduire de la personne concernée.

Article 19

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [JJ/MM/AAAA]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.
- 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. Au plus tard le [JJ/MM/AAAA], les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de leur droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 20

Rapport sur l'application

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. Ce rapport est accompagné, s'il y a lieu, de propositions visant à modifier la présente directive.

Article 21

Entrée en vigueur et application

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

Article 22

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
La présidente