COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 6.9.2023
COM(2023) 512 final

2023/0311 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées

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

{SEC(2023) 305 final} - {SWD(2023) 289 final} - {SWD(2023) 290 final} -
{SWD(2023) 291 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

L'Union européenne (UE) est fondée sur les valeurs de respect de la dignité humaine, de liberté, ainsi que de respect des droits de l'homme et s'engage à combattre les discriminations, y compris toute discrimination fondée sur un handicap, conformément au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et à la charte des droits fondamentaux (ci-après la «charte»).

Le droit des citoyens de l'UE de circuler et de résider librement dans l'Union européenne est l'une des réalisations les plus appréciées de l'UE et un moteur important de son économie.

L'UE et tous ses États membres sont parties à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées (CNUDPH). La CNUDPH a pour objet de promouvoir, protéger et assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales par les personnes handicapées et de promouvoir le respect de leur dignité intrinsèque. Elle contient un certain nombre d'obligations pour les États parties afin que ceux-ci reconnaissent aux personnes handicapées, sur la base de l'égalité avec les autres, le droit de circuler librement. Les États parties sont également invités à prendre des mesures efficaces pour assurer la mobilité personnelle des personnes handicapées, dans la plus grande autonomie possible, y compris en facilitant la mobilité personnelle des personnes handicapées selon les modalités et au moment que celles-ci choisissent, et à un coût abordable.

Le socle européen des droits sociaux, proclamé par le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne à Göteborg le 17 novembre 2017[1], prévoit que toute personne a droit à l'égalité de traitement et à l'égalité des chances en matière d'accès aux biens et aux services offerts au public, sans distinction fondée sur le handicap (principe nº 3). Le socle européen des droits sociaux reconnaît en outre que les personnes handicapées ont droit à des services leur permettant de participer à la société (principe 17). Le plan d'action sur le socle européen des droits sociaux fait référence aux sérieux obstacles auxquels les personnes handicapées se heurtent encore, qui sont abordés plus en détail dans la stratégie en faveur des droits des personnes handicapées 2021-2030.

Les personnes handicapées dont le statut de personne handicapée est évalué et reconnu par les autorités compétentes d'un État membre se voient souvent accorder des conditions spéciales ou un traitement préférentiel en ce qui concerne l'accès à divers services, activités et installations, y compris lorsque ceux-ci ne sont pas fournis contre rémunération dans cet État membre, lorsqu'ils sont fournis par des pouvoirs publics ou des prestataires privés de services, sur la base de règles/obligations légales nationales ou locales, et souvent sur une base volontaire (en particulier par des opérateurs privés).

Les conditions spéciales ou les traitements préférentiels les plus courants proposés ou prévus concernent les transports publics et privés, les places de stationnement, les évènements culturels (dans les musées, par exemple), les centres ou services sportifs et de loisir, les parcs d'attractions et le tourisme. Il peut s'agir d'accès gratuits, de tarifs réduits, de redevances ou de droits d'usage réduits pour les routes/ponts/tunnels à péage, d'accès prioritaires, d'une assistance personnelle, de soutien (accès à du braille ou à des guides audio, par exemple), de la mise à disposition d'aides, de stationnements plus longs ou de places (de stationnement)

[1] Proclamation interinstitutionnelle sur le socle européen des droits sociaux (JO C 428 du 13.12.2017, p. 10).

réservées[2]. Concernant les services de transport de passagers, les assistants personnels ou les autres personnes qui accompagnent ou aident des personnes handicapées peuvent voyager gratuitement ou bénéficier d'une place assise, si possible, à côté de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite[3]. Un traitement préférentiel et des conditions spéciales sont également accordés lors de l'accès à des activités ou installations qui ne sont pas fournies contre rémunération.

Toutefois, les personnes dont le statut de personne handicapée est reconnu dans leur État membre de résidence et qui se rendent dans un autre État membre peuvent rencontrer des difficultés pour accéder aux conditions spéciales ou au traitement préférentiel offert ou prévu dans l'État membre en question, souvent en raison de l'absence de reconnaissance de la carte du handicap ou du certificat d'invalidité qui leur a été délivré(e) par leur État membre de résidence.

Outre les divers obstacles (notamment physiques) qui entravent l'accès des personnes handicapées aux espaces tant publics que privés, les frais de voyage élevés sont l'un des principaux facteurs qui découragent nombre d'entre elles de voyager[4], car elles ont également des besoins spécifiques qui rendent leurs frais de voyage plus élevés que ceux supportés par les personnes sans handicap[5]. L'enquête d'Eurostat sur les personnes ne participant pas au tourisme confirme pour la population en général que les raisons financières constituent un argument essentiel pour ne pas voyager, indiquant que 44,83 % de la population totale n'a pas participé au tourisme pour des «raisons financières» en 2019[6]. Les personnes handicapées sont plus exposées au risque de pauvreté que les personnes sans handicap. Au niveau de l'UE, environ 21,1 % des personnes handicapées âgées de 16 ans et plus étaient exposées à un risque de pauvreté en 2021, contre 14,9 % des personnes sans handicap. Le pourcentage pour l'ensemble des personnes âgées de 16 ans et plus s'élevait à 16,4 %.

La nécessité de faire face à l'insécurité juridique et aux coûts supplémentaires potentiels peut empêcher les personnes handicapées d'exercer pleinement et efficacement leur droit à la libre circulation.

En outre, pour bien des personnes handicapées, la voiture personnelle est le meilleur ou le seul moyen de se déplacer par elles-mêmes. La possibilité de stationner le plus près possible de leur destination et la disponibilité de places de stationnement réservées ou agraandies sont essentielles pour favoriser l'autonomie des personnes handicapées et facilitent l'exercice de leur droit à la libre circulation. La carte européenne de stationnement pour personnes

---

2 Voir, pour d'autres exemples, l'annexe 6.4 «Mapping of services providing preferential conditions in the EU» (Cartographie des services offrant des conditions préférentielles dans l'UE), analyse d'impact, SWD(2023) 289.

3 Voir, par exemple, l'article 23, paragraphe 1, points a) et b), du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 172 du 17.5.2021, p. 1).

4 Conclusions du «Final Report based on Survey targeted at EU-level CSOs» (Rapport final fondé sur une enquête ciblant les OSC au niveau de l'UE); Shaw et Coles, «Disability, holiday making and the tourism industry in the UK: a preliminary survey» (Handicap, vacances et le secteur du tourisme au Royaume-Uni: enquête préliminaire), 25(3) *Tourism Management (Gestion du tourisme)* (2004), pp. 397 à 403; Eugénia Lima Devile et Andreia Antunes Moura (2021), *Travel by People With Physical Disabilities*: *Constraints and Influences in the Decision-Making Process* (Déplacements des personnes présentant un handicap physique: contraintes et influences affectant le processus de prise de décision).

5 McKercher et Darcy (2018), *Re-conceptualising barriers to travel by people with disabilities, Tourism Management Perspectives (Reconceptualiser les obstacles entravant les déplacements des personnes handicapées, perspectives en matière de gestion du tourisme)*, pp. 59 à 66.

6 Base de données Eurostat, tour_dem_npsex. Disponible à l'adresse suivante: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tour_dem_npsex/default/table?lang=fr. L'année 2019 est la dernière année pour laquelle ces informations sont disponibles.

handicapées a été créée en 1998 au moyen d'une recommandation du Conseil établissant un modèle/format européen uniforme et commun[7] et constitue l'une des réalisations les plus visibles et les plus importantes de la politique de l'UE en matière de handicap. Son utilisation est largement répandue dans tous les États membres. Toutefois, les titulaires de cartes rencontrent des difficultés lorsqu'ils utilisent le modèle de carte de stationnement uniforme pour personnes handicapées de l'UE, par exemple des incertitudes quant aux droits accordés et la reconnaissance limitée de la carte lorsqu'ils se rendent dans d'autres États membres, ainsi que des amendes infligées même lorsqu'ils présentent leur carte européenne de stationnement ou l'apposent à l'avant de leur véhicule. De plus, les différences nationales quant au format, à la conception et à la mise en œuvre de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées entravent son utilisation, renforcent l'insécurité (juridique) et entraînent des risques de falsification ou des pratiques frauduleuses, ainsi que des problèmes d'application des règles correspondantes[8].

Par conséquent, la présente initiative établit le cadre, les règles et les conditions communes, y compris un modèle commun uniforme, pour une carte européenne du handicap comme preuve de la reconnaissance du statut de personne handicapée et une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées comme preuve de la reconnaissance du droit de son titulaire de bénéficier des facilités et des conditions de stationnement réservées aux personnes handicapées (ci-après «droits en vue du stationnement de véhicules»). L'objectif de l'initiative est de soutenir l'accès à des conditions égales dans tous les États membres pour les titulaires de la carte européenne du handicap ou de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, c'est-à-dire leur accès à des conditions spéciales ou à un traitement préférentiel en ce qui concerne les services, activités et installations, y compris lorsque ceux-ci ne sont pas fournis contre rémunération, et à des facilités et conditions de stationnement, respectivement.

La reconnaissance mutuelle de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées devrait faciliter et garantir l'exercice, par les personnes handicapées qui se rendent dans un autre État membre ou voyagent à travers celui-ci, de leur droit de bénéficier des conditions spéciales et/ou du traitement préférentiel offerts par les prestataires de services, les opérateurs privés ou les pouvoirs publics pour accéder aux services, activités et installations, y compris lorsque ceux-ci ne sont pas fournis contre rémunération, ainsi que pour bénéficier des facilités et des conditions de stationnement réservées aux personnes handicapées, sans discrimination fondée sur la nationalité ou le lieu de résidence, dans des conditions identiques à celles prévues sur la base des certificats nationaux, des cartes du handicap ou d'autres documents officiels reconnaissant leur statut de personne handicapée délivrés par les autorités compétentes du pays d'accueil.

La mise en place d'un cadre de règles et de conditions communes pour la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées contribuera à garantir une participation et une inclusion plus efficaces et plus complètes des personnes handicapées au sein de la société.

---

7 Recommandation du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées (98/376/CE — JO L 167 du 12.6.1998, p. 25), telle qu'adaptée par la recommandation du Conseil du 3 mars 2008 en raison de l'adhésion de la République de Bulgarie, de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la Roumanie, de la République de Slovénie et de la République slovaque (JO L 63 du 7.3.2008, p. 43).

8 Pour de plus amples informations, voir l'annexe 6.3 «Implementation analysis of the EU Parking Card for persons with disabilities» (Analyse de la mise en œuvre de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées) de l'analyse d'impact, SWD(2023) 289.

La proposition de création d'une carte européenne du handicap est l'une des initiatives phares de la stratégie en faveur des droits des personnes handicapées 2021-2030[9]:

«D'ici à la fin de 2023, la Commission proposera de créer une carte européenne du handicap qui devrait être reconnue dans l'ensemble des États membres. Elle s'appuiera sur l'expérience du projet pilote de carte européenne du handicap en cours dans huit États membres et sur la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées.»

L'intention de présenter une proposition sur la carte européenne du handicap a également été exposée dans la communication relative à la conférence sur l'avenir de l'Europe — *Transformer une vision en actions concrètes*[10] et évoquée par la présidente von der Leyen dans son discours sur l'état de l'Union de 2022[11]. Cette initiative s'inscrit dans le cadre du programme de travail de la Commission pour 2023 — *Une Union qui montre sa fermeté et son unité*[12].

Le Parlement européen a demandé la création d'une carte européenne du handicap dans trois résolutions. Dans sa résolution du 18 juin 2020 sur la stratégie européenne en faveur des personnes handicapées pour l'après-2020[13], il a demandé à la Commission d'étendre le projet pilote existant relatif à la carte européenne du handicap et de veiller à ce que la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées soit totalement reconnue dans tous les États membres. Le Parlement européen s'est félicité de l'intention de la Commission de présenter une proposition de création d'une carte européenne du handicap reconnue dans tous les États membres, en vue de renforcer les projets pilotes relatifs à la carte européenne du handicap et à la carte de stationnement de l'Union européenne pour les personnes handicapées dans sa résolution du 7 octobre 2021 sur la protection des personnes handicapées en tenant compte des éléments fournis par diverses pétitions[14]. Dans sa résolution du 13 décembre 2022 vers l'égalité des droits pour les personnes handicapées[15], il a plaidé en faveur de l'adoption d'un acte législatif contraignant et ambitieux qui devrait englober un ensemble de domaines différents allant au-delà de la culture, des loisirs et du sport.

Le Comité économique et social européen a également adopté un avis exploratoire favorable[16] concernant la carte européenne du handicap, reconnaissant, en ce qui concerne la carte européenne de stationnement, l'importance de mettre à jour la législation harmonisant les caractéristiques, les procédures de délivrance et le fonctionnement de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées.

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

Cette initiative s'appuie sur deux instruments existants.

En ce qui concerne la carte européenne du handicap, la proposition s'appuie sur le **projet pilote** connexe en étendant son champ d'application à tous les États membres et en couvrant un éventail plus large de domaines d'action différents, non seulement les services, mais aussi les activités et les installations, y compris lorsque ceux-ci ne sont pas fournis contre

9 COM(2021) 101 final

10 COM(2022) 404 final du 17.6.2022, annexe, point 5 «Valeurs et droits, état de droit, sécurité».

11 Discours sur l'état de l'Union de 2022, Lettre d'intention, 14 septembre 2022.

12 COM(2022) 548 final du 18.10.2022, annexe 1, point 43, sous la rubrique «Un nouvel élan pour la démocratie européenne».

13 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0156_FR.html

14 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0414_FR.pdf

15 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0435_FR.html

16 SOC/765 du 27.4.2024

rémunération. Le projet pilote a été mené sur une base volontaire dans huit États membres (Belgique, Chypre, Estonie, Finlande, Italie, Malte, Roumanie et Slovénie) entre 2016 et 2018 et les mesures associées ont été maintenues après la fin du projet. Le projet pilote a fourni un format commun pour une carte visant une reconnaissance mutuelle, sur une base volontaire, entre les huit États membres participants, du statut de personne handicapée (établie conformément à leurs procédures, pratiques, règles et critères d'éligibilité nationaux respectifs), aux fins de l'accès à des prestations et services dans les domaines de la culture, des loisirs, du sport et, dans certains pays, des transports[17], lorsque les personnes handicapées se rendent dans l'un des pays participants. Les prestataires de services nationaux dans ces secteurs pourraient adhérer volontairement au régime de la carte européenne du handicap. La gamme d'avantages offerte dans chaque État membre dépendait du nombre et du type de prestataires de services participants. Après avoir adhéré au régime de la carte européenne du handicap, les prestataires de services étaient tenus d'offrir aux titulaires de la carte européenne du handicap issus d'autres États membres participants les mêmes avantages que ceux qu'ils accordaient aux ressortissants handicapés de leur État membre. Les États membres devaient tenir un registre des services adhérant au régime et le mettre à jour régulièrement.

Le projet pilote de l'UE a clairement démontré les avantages pour les personnes handicapées en ce qui concerne l'accès aux services dans les domaines de la culture, des loisirs, du sport et, dans certains cas, des transports, et le soutien apporté à leurs déplacements transfrontières dans l'UE pendant une courte durée. En outre, l'étude de 2021 intitulée «Study assessing the implementation of the pilot action on the EU Disability Card and associated benefits» (Étude évaluant la mise en œuvre de l'action pilote relative à la carte européenne du handicap et aux avantages associés)[18] a confirmé la valeur ajoutée à l'échelle de l'UE de la carte et a conclu qu'il existait un potentiel d'action à plus grande échelle.

La justification/logique sous-jacente de la présente proposition législative diffère par rapport au projet pilote [qui énumérait les quatre secteurs couverts et incluait des listes élaborées (au niveau national) des «prestataires participants» dans une base de données publique]. En prévoyant la reconnaissance mutuelle de la carte européenne du handicap dans tous les États membres, la présente proposition législative vise à accorder aux titulaires de la carte européenne du handicap qui se rendent dans un autre État membre ou voyagent à travers celui-ci, dans des conditions égales, l'accès aux conditions spéciales ou au traitement préférentiel qui existent pour un large éventail de services, d'activités et d'installations, y compris lorsque ceux-ci ne sont pas fournis contre rémunération. Cette approche devrait réduire considérablement la charge administrative par rapport au projet pilote pour les États membres liée à la nécessité de maintenir et de mettre à jour les bases de données des prestataires de services qui acceptent la carte européenne du handicap.

En ce qui concerne la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, l'initiative remplacera le système mis en place par la recommandation 98/376/CE[19] du Conseil, qui prévoyait un modèle européen de carte de stationnement pour personnes

---

17 Transports privés (CY, FI et MT) ou transports publics (FI et SI)

18 https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/4adbe538-0a02-11ec-b5d3-01aa75ed71a1/language-fr

19 Recommandation du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées (98/376/CE — JO L 167 du 12.6.1998, p. 25), telle qu'adaptée par la recommandation du Conseil du 3 mars 2008 en raison de l'adhésion de la République de Bulgarie, de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la Roumanie, de la République de Slovénie et de la République slovaque (2008/205/CE — JO L 63 du 7.3.2008, p. 43).

handicapées, dont l'utilisation se faisait sur base volontaire, et facilitait la reconnaissance de la carte de stationnement dans les différents États membres. Les ajouts ou écarts nationaux spécifiques par rapport au modèle recommandé ont donné lieu à une multitude de cartes différentes[20], entravant leur reconnaissance transfrontière ainsi que l'accès des personnes handicapées aux installations et aux conditions spéciales de stationnement réservées aux personnes handicapées titulaires d'une carte de stationnement «locale». En outre, la recommandation du Conseil n'a pas été actualisée pour tenir compte de l'évolution de la technologie et de la transformation numérique ni pour aider les États membres confrontés à des problèmes de fraude et de falsification des cartes à remédier à ceux-ci.

La proposition définira les règles et conditions communes régissant la délivrance de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées ainsi que son modèle commun à appliquer par tous les États membres en remplacement de toutes les cartes de stationnement nationales existantes.

En outre, afin de garantir l'égalité de traitement avec les citoyens de l'Union, la Commission a l'intention de présenter un acte juridique distinct étendant le champ d'application de la présente proposition aux ressortissants de pays tiers qui séjournent ou résident légalement sur le territoire d'un État membre et qui sont autorisés à se rendre dans d'autres États membres conformément au droit de l'Union.

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

Cette initiative vise à permettre aux personnes handicapées, lorsqu'elles se rendent dans un autre État membre ou voyagent à travers celui-ci, de bénéficier plus facilement de conditions spéciales et/ou d'un traitement préférentiel lorsqu'elles accèdent à des services, activités et installations, y compris lorsque ceux-ci ne sont pas fournis contre rémunération, et ce dans des conditions identiques à celles dont bénéficient les résidents handicapés, facilitant ainsi l'exercice de leur droit à la libre circulation au sein de l'UE.

En ce qui concerne les services normalement fournis contre rémunération dans le marché intérieur, la présente proposition complète la directive 2006/123/CE relative aux services dans le marché intérieur[21]. En outre, elle complète l'acte législatif européen sur l'accessibilité [directive (UE) 2019/882][22] et la directive relative à l'accessibilité des sites internet [directive (UE) 2016/2102][23], qui visent à éliminer et à prévenir les obstacles découlant d'exigences divergentes en matière d'accessibilité dans les États membres.

La proposition complète et pourrait faciliter l'application de la législation de l'UE sur les droits des passagers adoptée entre 2004 et 2021 pour les quatre modes de transport suivants: le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport par voie de navigation et le transport par autobus et autocar[24]. Cette législation garantit aux passagers handicapés et aux passagers à

---

20 Pour de plus amples informations, voir l'annexe 6.3 «Implementation analysis of the EU Parking Card for persons with disabilities» (Analyse de la mise en œuvre de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées) de l'analyse d'impact, SWD(2023) 289.

21 JO L 376 du 27.12.2006, p. 36.

22 Directive (UE) 2019/882 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70).

23 Directive (UE) 2016/2102 relative à l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes du secteur public.

24 Règlement (CE) nº 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (JO L 204 du 7.6.2019, p. 1); règlement (UE) nº 1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004; règlement (UE) nº 181/2011 concernant les droits des

mobilité réduite le droit à la non-discrimination en ce qui concerne l'accès au transport et leur donne la possibilité de bénéficier d'une assistance gratuite et, si nécessaire, d'une adaptation des services de transport à leurs besoins particuliers afin de leur permettre d'utiliser les quatre modes de transport comme n'importe quel autre citoyen.

L'initiative est également conforme à la récente directive (UE) 2022/362[25], qui permet aux États membres de prévoir des redevances ou des droits d'usage réduits pour les routes/ponts/tunnels à péage, ainsi que des exemptions de l'obligation de payer ces redevances ou droits d'usage pour tout véhicule utilisé ou détenu par une personne handicapée en ce qui concerne les routes soumises à une tarification routière.

La proposition contribuera également à soutenir une participation plus efficace et inclusive des personnes handicapées à la société, comme envisagé par la CNUDPH, et contribuera à la mise en œuvre du programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations unies, étant donné que l'objectif nº 8 encourage les politiques qui promeuvent le tourisme durable et la culture locale; l'objectif nº 10 vise à réduire les inégalités; et l'objectif nº 11 vise à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable.

En outre, la proposition fournit un nouvel élément constitutif pour une infrastructure européenne de certification numérique plus large, qui s'appuie sur l'expérience du certificat COVID numérique de l'UE et qui sera relié au portefeuille européen d'identité numérique après l'adoption de la proposition de règlement révisé.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La présente proposition poursuit de multiples objectifs interdépendants dans plusieurs domaines d'action, tels que les services, les transports et le droit à la libre circulation. Par conséquent, l'utilisation de différentes bases juridiques est la plus adéquate et la plus appropriée pour couvrir les différents objectifs de la présente initiative.

L'article 53, paragraphe 1, et l'article 62 du TFUE (concernant les services normalement fournis contre rémunération dans le marché intérieur) sont pertinents, étant donné que la proposition accordera aux titulaires de cartes le droit de bénéficier de conditions/traitements préférentiels lorsqu'ils accèdent à des services, et ce sur un pied d'égalité avec les personnes handicapées de l'État membre où ils se rendent.

En ce qui concerne les conditions spéciales et le traitement préférentiel pour l'accès à des services dans le domaine des transports, y compris les places de stationnement, l'article 91 du TFUE fournit la base juridique nécessaire. En outre, cet article est également pertinent puisqu'il a permis l'adoption, en 1998[26], de la recommandation du Conseil qui a créé le

---

passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004; règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte). []

25 Directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 69 du 4.3.2022, p. 1).

26 Recommandation du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées (98/376/CE — JO L 167 du 12.6.1998, p. 25), telle qu'adaptée par la recommandation du Conseil du 3 mars 2008 en raison de l'adhésion de la République de Bulgarie, de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la Roumanie, de la République de Slovénie et de la République slovaque (2008/205/CE — JO L 63 du 7.3.2008, p. 43).

système existant de carte européenne de stationnement, dont l'utilisation se faisait sur base volontaire et qui sera remplacé par la présente initiative.

Afin de couvrir les conditions spéciales ou le traitement préférentiel accordé lors de l'accès à des activités et installations qui ne relèvent pas des catégories de «services» visées par les autres bases juridiques susmentionnées, en particulier les activités et installations qui ne sont pas fournies contre rémunération, l'article 21, paragraphe 2, du TFUE, en tant que base juridique résiduelle, prévoit la possibilité pour l'UE d'agir et d'adopter des dispositions facilitant le droit des citoyens de l'Union de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres. En outre, les membres de la famille, quelle que soit leur nationalité, d'un citoyen de l'Union exerçant son droit à la libre circulation conformément aux règles de l'Union sont assimilés à des citoyens de l'Union.

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

La présente proposition est pleinement conforme au principe de subsidiarité. Les multiples objectifs interdépendants de la présente proposition ne peuvent pas être atteints de manière suffisante si les États membres agissent indépendamment les uns des autres, mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union. Une action au niveau de l'UE est par conséquent nécessaire.

Les problèmes recensés ont une dimension transfrontière à laquelle les États membres ne peuvent apporter une solution à eux seuls. La nécessité d'une action de l'UE est directement liée aux déplacements transfrontières et aux défis connexes auxquels sont confrontées les personnes handicapées dans l'UE, et donc à la nécessité de garantir une approche coordonnée entre les États membres pour faciliter leur accès à des conditions spéciales ou à un traitement préférentiel sur un pied d'égalité avec les titulaires d'une carte du handicap ou d'un certificat d'invalidité délivré(e) par le pays dans lequel elles se rendent.

Si aucune action n'était prise au niveau de l'UE, les États membres adopteraient probablement des systèmes différents, ce qui donnerait lieu à des difficultés persistantes concernant la reconnaissance, par-delà les frontières, des cartes du handicap et des certificats d'invalidité, ainsi que de la carte européenne de stationnement. En l'absence d'intervention de l'UE, les différences actuelles entre les cartes du handicap et les certificats d'invalidité nationaux s'intensifieraient également, et les différences de traitement des personnes handicapées d'un État membre à l'autre subsisteraient ou augmenteraient encore, ce qui aurait des effets négatifs sur leur accès à des conditions spéciales ou à un traitement préférentiel en ce qui concerne les services, activités et installations, y compris lorsque ceux-ci ne sont pas fournis contre rémunération, et pourrait alors avoir une incidence négative sur l'exercice de leur droit à la libre circulation.

L'initiative ne vise pas une harmonisation des critères d'éligibilité, des conditions ou des procédures d'évaluation pour obtenir le statut de personne handicapée dans un État membre, qui continuent de relever de la compétence des États membres. Par conséquent, la présente proposition ne porte pas atteinte à la compétence des États membres pour déterminer les conditions et les procédures 1) d'évaluation du statut de personne handicapée aux fins de l'octroi d'une carte européenne du handicap, 2) de reconnaissance du droit des titulaires d'une telle carte de bénéficier des facilités et des conditions de stationnement réservées aux personnes handicapées et 3) de délivrance d'un certificat, d'une carte du handicap ou d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, ou de tout autre document officiel, que ce soit au niveau local, régional ou national.

La proposition n'empiète pas non plus sur les compétences nationales pour déterminer s'il convient ou non d'accorder des prestations spéciales ou des conditions préférentielles, telles

qu'un accès gratuit, des tarifs réduits ou un traitement préférentiel, aux personnes handicapées et, le cas échéant, aux personnes qui les accompagnent ou les aident. En outre, elle n'impose pas non plus d'obligations aux opérateurs privés ou aux pouvoirs publics quant à l'octroi de conditions préférentielles. Elle garantit uniquement que, lorsque ces conditions spéciales ou ce traitement préférentiel sont accordés, ceux-ci soient accessibles, sur un pied d'égalité, à toutes les personnes handicapées titulaires d'une carte européenne du handicap ou d'une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées et que les informations à cet égard soient mises à disposition dans des formats accessibles en utilisant les exigences en matière d'accessibilité applicables aux services, qui sont exposées à l'annexe I de la directive 2019/882.

- **Proportionnalité**

En ce qui concerne le principe de proportionnalité, la forme et le contenu de la proposition n'excèdent pas ce qui est nécessaire et proportionné pour réaliser les multiples objectifs interdépendants de celle-ci.

Elle définit des règles générales et communes ainsi qu'un format/modèle uniforme commun pour les deux cartes. Toutefois, compte tenu des différences, des circonstances et des pratiques nationales, l'évaluation du statut de personne handicapée elle-même, l'établissement des procédures nécessaires pour délivrer les cartes et la définition des conditions spéciales ou du traitement préférentiel réservés aux personnes handicapées en ce qui concerne l'accès aux services, activités et installations, y compris lorsque ceux-ci ne sont pas fournis contre rémunération, sont laissés à l'appréciation des États membres, sauf disposition contraire du droit de l'Union.

- **Choix de l'instrument**

Conformément aux bases juridiques recensées, notamment l'article 53, paragraphe 1, et l'article 62 du TFUE, en liaison avec l'article 91 du TFUE et l'article 21, paragraphe 2 du TFUE, une directive est considérée comme l'instrument approprié, proportionné et efficace pour atteindre les multiples objectifs interdépendants de l'initiative.

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

- **Consultation des parties intéressées**

Un groupe de pilotage interservices sur la carte européenne du handicap a été constitué en juillet 2022 et a participé activement à la préparation de l'initiative, y compris son analyse d'impact.

Conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation, un large éventail de parties intéressées internationales, européennes et nationales ont été consultées, à savoir: i) les entités intéressées par la question (par exemple, les pouvoirs publics nationaux, les prestataires de services et les ONG); ii) les bénéficiaires potentiels de la carte européenne du handicap ou de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées (par exemple, des personnes handicapées et des assistants personnels); iii) des experts (par exemple, des chercheurs, des cabinets de consultants et des conseillers ainsi que des organisations internationales).

La consultation des parties intéressées a compris les éléments suivants: a) une consultation publique, b) des entretiens stratégiques, c) des entretiens ciblés, d) des enquêtes en ligne ciblées, e) trois ateliers en ligne, f) six groupes de discussion avec des prestataires de services

issus d'une sélection d'États membres, g) six études de cas et h) la possibilité pour les parties intéressées d'envoyer des observations sur l'appel à contributions de la Commission[27].

La majorité des activités de consultation ont été organisées par un contractant externe dans le cadre d'une étude à l'appui de la préparation de l'analyse d'impact. La Commission a également consulté les autorités des États membres et les organisations de la société civile représentant les personnes handicapées, qui sont membres du groupe d'experts «Plateforme sur le handicap». Les discussions menées lors des réunions de ce groupe d'experts et de son sous-groupe spécifique sur la carte européenne du handicap ont été essentielles pour obtenir un retour d'information afin d'ajuster la proposition.

- **Analyse d'impact**

La proposition d'initiative de la Commission établissant le cadre, les règles et les conditions de délivrance et d'utilisation de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées s'accompagne d'un rapport d'analyse d'impact[28], dont un projet a été présenté au comité d'examen de la réglementation (CER) le 21 juin 2023. Le CER a rendu un avis positif assorti de réserves le 19 juillet 2023. Le rapport d'analyse d'impact a été révisé pour tenir compte des conclusions et recommandations du comité. Il a également été donné suite aux observations techniques plus détaillées du comité.

La conception des différentes possibilités et la décision d'en rejeter certaines reposent fortement sur l'expérience acquise dans le cadre du projet pilote relatif à la carte européenne du handicap et de l'application de la recommandation 98/376/CE du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées, ainsi que sur les retours d'information reçus des parties intéressées et des États membres.

La possibilité de fusionner la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées en une seule carte a été envisagée, puis écartée en raison d'un manque de faisabilité sur le plan pratique et technique[29]. Ces cartes n'ont pas les mêmes critères d'éligibilité, procédures de délivrance, champs d'application et utilisations. Certains titulaires d'une carte européenne du handicap ne seraient pas titulaires d'une carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées. Les parties intéressées consultées ont souligné que la fusion des deux cartes limiterait la possibilité pour les personnes handicapées d'utiliser les deux cartes simultanément. Dans la pratique, la carte européenne de stationnement sera généralement laissée et affichée dans le véhicule, tandis que la carte européenne du handicap devra rester avec le titulaire de la carte. Par conséquent, les parties prenantes ont estimé qu'elles devaient être conservées comme deux cartes distinctes.

L'évaluation a examiné des options stratégiques visant à faciliter la reconnaissance mutuelle du statut de personne handicapée dans l'UE en ce qui concerne l'accès à des services lors d'un déplacement dans un autre État membre (A) et à faciliter l'utilisation et la sécurité juridique de l'utilisation de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées (B), qui, combinées, permettent de relever les défis mis en évidence.

---

27 Pour plus de précisions, voir: le «Synopsis report of the stakeholder consultation» (Rapport de synthèse de la consultation des parties intéressées), annexe 2 du rapport d'analyse d'impact, SWD(2023) 289.

28 SWD (2023) 289.

29 Les avis divergent concernant la possibilité de fusionner la carte européenne de stationnement avec la nouvelle carte européenne du handicap. De manière générale, les États membres et les organisations de la société civile représentant les personnes handicapées s'accordent sur le fait que la carte européenne de stationnement ne devrait pas être fusionnée avec la nouvelle carte européenne du handicap. En revanche, les particuliers ayant répondu à la consultation publique ont convenu que la carte européenne de stationnement devrait être intégrée dans la nouvelle carte européenne du handicap, confondant potentiellement l'idée d'une «carte unique» avec celle d'un «instrument juridique unique».

Plusieurs autres possibilités, telles que des arrangements sur base volontaire[30], couvrir uniquement une sélection de services[31], harmoniser les définitions et les critères d'éligibilité aux fins de l'évaluation du statut de personne handicapée[32] ou harmoniser les procédures de délivrance des cartes correspondantes au niveau de l'UE,[33] ont également été écartées.

L'option privilégiée est une combinaison de l'option stratégique A2 (modèle obligatoire de carte européenne du handicap dans tous les États membres pour les voyages, laquelle couvrira tous les secteurs de services) et de l'option B2 (modèle obligatoire de carte européenne de stationnement pour personnes handicapées).

L'option stratégique A2 est la plus efficace pour faciliter la reconnaissance mutuelle du statut de personne handicapée en ce qui concerne l'accès aux services lorsque les personnes concernées se rendent dans un autre État membre, étant donné qu'elle prévoit la création de la carte européenne du handicap, à utiliser précisément à cette fin et qui peut être facilement reconnue dans tous les États membres. Cette carte éliminerait l'incertitude tant pour les prestataires de services qui doivent actuellement vérifier le statut de personne handicapée de leurs clients que pour les personnes handicapées qui se rendent dans un autre État membre ou voyagent à travers celui-ci.

L'option stratégique B2 est la plus efficace pour faciliter la reconnaissance de la carte européenne de stationnement. En tant qu'instrument législatif contraignant, cette option rend obligatoires les exigences minimales du modèle commun de carte européenne de stationnement ainsi que son format et ses caractéristiques de sécurité. Un format plus homogène et uniforme pour les cartes de stationnement nationales réduirait l'incertitude liée à leur reconnaissance pour les personnes handicapées, ce qui faciliterait leur vie lorsqu'elles se déplacent en voiture au sein de l'UE. Ainsi, les titulaires de cartes pourraient voyager en voiture, sans avoir à craindre que leur carte de stationnement ne soit pas reconnue à l'étranger. Cette option permettrait également de générer des économies pour les personnes concernées, car elles pourraient utiliser les places de stationnement publiques réservées aux personnes handicapées.

La combinaison d'options stratégiques privilégiée devrait avoir des incidences sociales positives ainsi que d'importants effets positifs sur la garantie des droits fondamentaux au sein de l'UE (notamment le droit à la libre circulation, à la non-discrimination et à l'intégration des personnes handicapées). L'incidence environnementale des options stratégiques combinées devrait être négligeable et de faible ampleur; en outre, celles-ci auraient une incidence positive limitée sur le plan numérique. Les options stratégiques privilégiées ne devraient pas avoir d'incidence significative sur la compétitivité et les PME, et les coûts administratifs attendus pour les entreprises devraient être marginaux[34].

---

30 Cette option impliquerait des écarts supplémentaires dans le format standard (physique et/ou numérique) de la carte au fil du temps, ce qui rendrait difficiles sa reconnaissance et son utilisation et serait source d'une grande incertitude pour les personnes handicapées.

31 Cette option impliquerait une lourde charge administrative et ne répondrait pas à la question fondamentale du respect du principe de l'égalité de traitement pour les personnes handicapées, quel que soit l'endroit où leur handicap est évalué.

32 Cette option irait au-delà des compétences octroyées à l'UE.

33 Idem.

34 Pour plus de précisions, voir: le chapitre 6 «What are the impacts of the policy options?» (Quelle est l'incidence des options stratégiques?) et l'annexe 5 «Competitiveness check» (Contrôle de la compétitivité) du rapport d'analyse d'impact, SWD(2023) 289.

- **Droits fondamentaux**

La proposition aurait une incidence positive[35] sur plusieurs droits reconnus dans la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

En réduisant l'incertitude quant à la reconnaissance des cartes du handicap et des cartes de stationnement dans l'ensemble de l'UE, la proposition faciliterait l'exercice effectif du droit à la libre circulation par les personnes handicapées qui se rendent dans un autre État membre que leur État membre de résidence ou voyagent à travers celui-ci (article 45 de la charte).

Le fait que les personnes handicapées qui se rendent dans un autre État membre ou voyagent à travers celui-ci aient accès, sur un pied d'égalité avec les personnes handicapées de l'État concerné, aux conditions spéciales ou au traitement préférentiel accordés aux personnes handicapées pour des services, activités et installations, y compris lorsque ceux-ci ne sont pas fournis contre rémunération, ainsi qu'aux facilités et conditions de stationnement réservées aux personnes handicapées, devrait présenter un avantage pour elles, en garantissant leur autonomie, leur intégration sociale et leur participation à la vie de la communauté (article 26 de la charte).

La proposition contribuerait aux principes de non-discrimination et d'égalité d'accès aux services (article 21 de la charte). Le fait de pouvoir bénéficier de conditions spéciales, d'un traitement préférentiel ou des facilités et des conditions de stationnement réservées aux personnes handicapées dans tous les États membres, et ce sur un pied d'égalité avec les résidents reconnus en tant que personnes handicapées dans ces États, sans discrimination fondée sur la nationalité ou le lieu de résidence, sont des facteurs importants qui déterminent si les personnes en question décideront ou non de recourir à de tels services.

La mise en place d'un cadre de règles et de conditions communes pour la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées contribuera également à promouvoir, protéger et assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales par toutes les personnes handicapées et de promouvoir le respect de leur dignité intrinsèque, ce qui garantira, à son tour, une participation et une inclusion plus efficaces et plus complètes des personnes handicapées au sein de la société, comme envisagé par la CNUDPH.

La présente proposition implique le traitement de données à caractère personnel, en particulier les données relatives au statut de personne handicapée des titulaires des cartes susvisées. Le traitement des données à caractère personnel des individus, y compris leur collecte, consultation et utilisation, a une incidence sur le droit à la vie privée et sur le droit à la protection des données à caractère personnel en vertu des articles 7 et 8 de la charte. L'ingérence dans ces droits fondamentaux est nécessaire et répond effectivement à l'objectif d'intérêt général reconnu par le droit de l'Union.

En ce qui concerne le droit à la protection des données à caractère personnel, les autorités des États membres délivrant les cartes seront les responsables du traitement des données. Les États membres devraient veiller, lors de la mise en œuvre de la présente directive, à ce que leur législation nationale prévoie des garanties appropriées applicables au traitement des données à caractère personnel, en particulier des données à caractère personnel concernant le statut de personne handicapée du titulaire d'une carte, conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil[36]. Les États membres devraient également

[35] En raison de l'absence de données désagrégées, il n'est malheureusement pas possible de mesurer les effets potentiels de la proposition sur la dimension de genre à ce stade.

[36] Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016

veiller à la sécurité, à l'authenticité et à la confidentialité des données personnelles recueillies et stockées aux fins de la présente directive. D'autres mesures de sécurité pour les données à caractère personnel peuvent être prévues au moyen d'un acte d'exécution, lorsque les fonctionnalités numériques et le format numérique seront mis en place. Aux fins de la proposition de directive, les données à caractère personnel ne doivent être incluses que dans la carte physique et, une fois que son format et ses spécifications ont été définis, dans la carte numérique délivrée.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union. Les seuls coûts opérationnels concernent l'organisation de réunions des comités et des groupes d'experts, ainsi que le soutien au contrôle des mesures nationales de transposition, c'est-à-dire un crédit opérationnel de 0,62 million d'EUR au titre de la ligne budgétaire existante, ainsi que des dépenses administratives d'environ 0,342 million d'EUR par an. Ces dépenses entraîneront un redéploiement interne de fonds sans augmentation du montant.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

Si la proposition est approuvée, les États membres devront notifier à la Commission, dans un délai de six mois à compter de son entrée en vigueur, l'organisme ou les organismes désignés pour délivrer, renouveler et retirer la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées, ainsi que les conditions de délivrance de ces cartes ou de déclaration de validité des cartes.

Les États membres devront communiquer à la Commission toutes les informations nécessaires pour que celle-ci puisse établir son rapport régulier au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions sur l'application de la directive.

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

La proposition ne nécessite aucun document explicatif pour sa transposition en droit national.

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

L'article 1er définit l'objet de la directive.

L'article 2 relatif au champ d'application porte sur le champ d'application matériel et décrit les services, activités et installations concernés, y compris lorsque ceux-ci ne sont pas fournis contre rémunération. Il rappelle que les États membres restent compétents pour évaluer le statut de personne handicapée et délivrer la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées, pour déterminer les procédures de délivrance de ces personnes dans le respect des éléments communs prévus aux articles 6 et 7 et pour décider s'il y a lieu ou non d'accorder des prestations spéciales ou des conditions spéciales, des conditions spéciales ou un traitement préférentiel aux personnes handicapées et, le cas échéant, aux personnes qui les accompagnent ou les aident. En outre, il apporte des précisions sur l'objet de la directive en excluant les prestations de sécurité sociale.

---

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).

L’article 3 contient des définitions essentielles.

L’article 4 énumère les bénéficiaires, tandis que l’article 5 prévoit l’égalité d’accès aux conditions spéciales ou au traitement préférentiel pour les titulaires de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées et les personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris celles qui sont reconnues comme des assistants personnels conformément à la législation ou aux pratiques nationales.

Les articles 6 et 7 fixent le format, les procédures et les formalités administratives applicables à la carte européenne du handicap et à la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, respectivement. Ils ont trait à l’introduction et à la validité des cartes et définissent le format de chacune d’elles, tel que présenté en annexe. Ces deux articles habilitent la Commission à adopter des actes délégués afin d’établir des dispositions détaillées sur la numérisation des cartes.

L’article 8 prévoit la possibilité d’adopter des spécifications techniques communes pour préciser davantage le format des cartes ainsi que le format des futurs éléments numériques connexes.

L’article 9 énonce les dispositions pertinentes en matière de surveillance, de conformité et d’informations accessibles concernant l’utilisation des cartes, y compris en cas de risque de falsification ou de fraude.

L’article 10 exige des États membres qu’ils désignent les autorités compétentes qui délivreront les cartes.

Les articles 11 et 12 définissent les règles et procédures relatives à l’exercice de la délégation par la Commission et aux actes d’exécution énoncés aux articles 6, 7 et 8.

Les articles 13 et 14 portent sur les mesures d’exécution et les sanctions, permettant aux organisations représentant les personnes handicapées et à d’autres organismes publics ayant des intérêts légitimes de prendre des mesures pour assurer le respect de la directive. Les sanctions devraient s’accompagner de mesures correctives, car il est important de remédier aux problèmes rencontrés dans l’utilisation des cartes et de prendre des mesures en vue d’améliorations futures.

L’article 15 contient des mesures d’accompagnement pour l’accès aux informations et la sensibilisation (accessibilité des informations, par exemple).

L’article 16 porte sur l’établissement de rapports et le réexamen ainsi que sur les obligations relatives au premier rapport et aux rapports ultérieurs sur l’application de la directive.

L’article 17 dispose que la carte européenne de stationnement actuelle pour personnes handicapées devient obsolète et cesse de s’appliquer.

Les articles 18 et 19 prévoient la transposition et l’entrée en vigueur de la directive.

Les annexes I et II décrivent respectivement la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, ainsi que leur format et leur conception.

2023/0311 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées

(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 53, paragraphe 1, ses articles 62 et 91 et son article 21, paragraphe 2,

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 européen[1],

vu l'avis du Comité des régions[2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) L'Union européenne est fondée sur les valeurs de dignité humaine, de liberté et de respect des droits de l'homme et elle est déterminée à lutter contre la discrimination, y compris la discrimination fondée sur le handicap, conformément au traité sur l'Union européenne (ci-après le «traité UE»), au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE») et à la charte des droits fondamentaux (ci-après la «charte»).

(2) L'article 26 de la charte dispose que l'Union reconnaît et respecte le droit des personnes handicapées à bénéficier de mesures visant à assurer leur autonomie, leur intégration sociale et professionnelle et leur participation à la vie de la communauté.

(3) Tout citoyen de l'Union a le droit fondamental de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres, sous réserve des limitations et conditions prévues par les traités et par les dispositions prises pour leur donner effet.

(4) Comme l'a affirmé la Cour de justice de l'Union européenne, le statut de citoyen de l'Union a vocation à être le statut fondamental des ressortissants des États membres lorsqu'ils exercent le droit de circuler et de séjourner sur le territoire des États membres, permettant à ceux d'entre eux qui se trouvent dans la même situation d'obtenir, dans le champ d'application matériel du TFUE, indépendamment de leur nationalité et sans préjudice des exceptions expressément prévues à cet égard, le même traitement juridique.

---

1 JO C du , p. .

2 JO C du , p. .

(5) L'Union est partie à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées (ci-après la «CNUDPH»)[3] et est liée par ses dispositions, qui font partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union, dans les limites de ses compétences. Tous les États membres sont parties à la CNUDPH et sont également liés par celle-ci dans les limites de leurs compétences.

(6) La CNUDPH a pour objet de promouvoir, protéger et assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales par les personnes handicapées et de promouvoir le respect de leur dignité intrinsèque, garantissant ainsi leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres. La CNUDPH reconnaît également l'importance que revêt la nécessité de prendre des mesures appropriées pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées.

(7) Le socle européen des droits sociaux, proclamé par le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne à Göteborg le 17 novembre 2017[4], prévoit que toute personne a droit à l'égalité de traitement et à l'égalité des chances, notamment en matière d'accès aux biens et aux services offerts au public, sans distinction fondée, notamment, sur le handicap (principe 3). Le socle européen des droits sociaux reconnaît en outre que les personnes handicapées ont droit à des services leur permettant de participer à la société (principe 17).

(8) La directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil[5] (ci-après l'«acte législatif européen sur l'accessibilité») vise à améliorer l'accès aux produits et services grâce à l'élimination et à la prévention des obstacles découlant d'exigences divergentes en matière d'accessibilité dans les États membres, contribuant ainsi à accroître la disponibilité des produits et services accessibles sur le marché intérieur, y compris l'accès aux sites internet et aux services fondés sur des appareils mobiles de certains services publics[6], et à améliorer l'accessibilité des informations pertinentes. En outre, le droit de l'Union garantit le droit à la non-discrimination dans l'accès au transport et d'autres droits tels que le droit à une assistance gratuite pour les passagers handicapés et à mobilité réduite voyageant par avion[7], par train[8], par voie d'eau[9] ou par autobus et autocar[10]. Le droit de l'Union autorise également les États membres à prévoir des redevances ou des droits d'usage réduits pour les routes/ponts/tunnels à

---

3 Décision 2010/48/CE du Conseil du 26 novembre 2009 concernant la conclusion, par la Communauté européenne, de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées (JO L 23 du 27.1.2010, p. 35).

4 Proclamation interinstitutionnelle sur le socle européen des droits sociaux (JO C 428 du 13.12.2017, p. 10).

5 Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (JO L 150 du 7.6.2019, p. 70).

6 En outre, la directive (UE) 2016/2102 relative à l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes du secteur public vise à améliorer l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes du secteur public.

7 Règlement (CE) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (JO L 204 du 26.7.2006, p. 1).

8 Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 172 du 17.5.2021, p. 1).

9 Règlement (UE) nº 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).

10 Règlement (UE) nº 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 1).

péage, ainsi que des exemptions de l'obligation de payer ces redevances ou droits d'usage pour tout véhicule utilisé ou détenu par une personne handicapée en ce qui concerne les routes soumises à une redevance routière[11].

(9) Les personnes handicapées peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre dans lequel elles résident la reconnaissance du statut de personne handicapée, étant donné qu'il s'agit d'une question relevant de leur compétence. Chaque État membre et ses autorités compétentes disposent d'une procédure d'évaluation du handicap, différente d'un État membre à l'autre. Lorsque les autorités compétentes reconnaissent le statut de personne handicapée d'un demandeur, elles délivrent une attestation de handicap, une carte du handicap ou tout autre document officiel reconnaissant le statut de personne handicapée du demandeur.

(10) En raison de l'absence de reconnaissance du statut de personne handicapée entre les États membres, les personnes handicapées peuvent rencontrer des difficultés particulières lorsqu'elles exercent leur droit fondamental à la libre circulation.

(11) Les personnes handicapées qui se déplacent pour des périodes plus longues dans d'autres États membres à des fins d'emploi, d'études ou autres, sauf disposition contraire de la loi ou d'un accord entre États membres, peuvent faire procéder à une évaluation et à une reconnaissance officielle de leur statut de personne handicapée par les autorités compétentes de l'autre État membre et obtenir une attestation de handicap, une carte du handicap ou tout autre document officiel reconnaissant leur statut de personne handicapée conformément aux règles applicables de cet État membre.

(12) Toutefois, les personnes reconnues comme handicapées qui voyagent ou séjournent pendant une courte durée dans un autre État membre que celui dans lequel elles résident peuvent rencontrer des difficultés importantes pour bénéficier de conditions spéciales et/ou d'un traitement préférentiel qui y sont offerts si leur statut de personne handicapée n'est pas reconnu dans l'État membre dans lequel elles voyagent ou séjournent, et si elles ne sont pas titulaires d'une attestation, d'une carte du handicap ou de tout autre document officiel reconnaissant leur statut de personne handicapée dans l'État membre d'accueil.

(13) Dans ce cas, les personnes handicapées qui voyagent ou séjournent dans un autre État membre sont désavantagées lorsqu'elles exercent leur droit à la libre circulation par rapport aux personnes handicapées titulaires d'une attestation de handicap, d'une carte du handicap ou de tout autre document officiel reconnaissant leur statut de personne handicapée dans l'État membre dans lequel elles voyagent ou séjournent.

(14) En outre, le fait de ne pas savoir si et dans quelle mesure leur statut de personne handicapée et les documents officiels reconnaissant ce statut peuvent être reconnus lorsqu'elles voyagent ou séjournent dans un autre État membre crée une incertitude en ce qui les concerne. En fin de compte, les personnes handicapées peuvent être dissuadées d'exercer leur droit à la libre circulation.

(15) Outre les obstacles, physiques et autres, à l'accès aux espaces tant publics que privés, les dépenses élevées sont un facteur essentiel qui décourage de nombreuses personnes

[11] Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil et directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

handicapées de voyager[12], car elles ont des besoins spécifiques et peuvent également nécessiter la présence d'une ou de plusieurs personnes chargées de les accompagner ou de les aider, y compris des personnes reconnues comme assistants personnels conformément à la législation ou aux pratiques nationales, ce qui augmente les frais de voyage par rapport aux personnes non handicapées[13]. L'absence de reconnaissance du statut de personne handicapée dans d'autres États membres est susceptible de limiter leur accès à des conditions spéciales, telles qu'un accès gratuit, des tarifs réduits ou un traitement préférentiel, et a une incidence sur leurs frais de voyage, leur vie et leurs choix.

(16) Un traitement préférentiel (assistance personnelle, accès prioritaire, etc.), offert contre rémunération ou à titre gratuit, peut être important pour permettre aux personnes handicapées d'accéder à divers services, activités ou installations et de mieux en profiter. Toutefois, en raison de l'absence de reconnaissance, dans l'État membre où elles voyagent ou séjournent, de leur statut de personne handicapée et des documents officiels reconnaissant ce statut délivrés dans d'autres États membres, il se peut que les personnes handicapées ne soient pas en mesure de bénéficier des conditions spéciales ou du traitement préférentiel offerts par les opérateurs privés ou les pouvoirs publics de cet État membre aux titulaires d'une attestation de handicap, d'une carte du handicap ou de tout autre document officiel reconnaissant leur statut de personne handicapée qui sont délivrés dans l'État membre en question.

(17) Le projet pilote sur la carte européenne du handicap, lancé en 2016 et mené dans huit États membres, a démontré les avantages d'une telle carte pour les personnes handicapées en ce qui concerne l'accès aux services dans les domaines de la culture, des loisirs, du sport et, dans certains cas, des transports, et pour faciliter leurs déplacements transfrontaliers de courte durée dans l'UE[14]. En outre, le projet incluait d'autres exemples de services, d'activités et d'installations offrant des conditions spéciales ou un traitement préférentiel aux personnes handicapées.

(18) Sur la base du statut de personne handicapée, il est possible de demander aux autorités compétentes de l'État membre de résidence la délivrance d'une carte de stationnement pour personne handicapée qui reconnaît le droit à certaines conditions et à certains emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées. Chaque État membre a établi une procédure de demande, que ce soit au niveau local, régional ou national, pour la délivrance de la carte de stationnement aux personnes handicapées (ou bien à la ou aux personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris un ou plusieurs assistants personnels) et les critères à remplir pour y avoir droit.

---

12 Conclusions du «Final Report based on Survey targeted at EU-level CSOs» (Rapport final fondé sur une enquête ciblant les OSC au niveau de l'UE); Shaw et Coles, «Disability, holiday making and the tourism industry in the UK: a preliminary survey» (Handicap, vacances et le secteur du tourisme au Royaume-Uni: enquête préliminaire), 25(3) Tourism Management (Gestion du tourisme) (2004), pp. 397 à 403; Eugénia Lima Devile et Andreia Antunes Moura (2021), «Travel by People With Physical Disabilities: Constraints and Influences in the Decision-Making Process».

13 McKercher et Darcy (2018), «Re-conceptualizing barriers to travel by people with disabilities», *Tourism Management Perspectives*, 59-66. [Plus pour l'exposé des motifs?]

14 Voir également le rapport final de l'étude évaluant la mise en œuvre de l'action pilote sur la carte européenne du handicap et les avantages associés, publié en mai 2021, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4adbe538-0a02-11ec-b5d3-01aa75ed71a1/language-en.

(19) La recommandation 98/376/CE du Conseil[15] a établi un modèle européen de carte de stationnement pour personnes handicapées, ce qui a facilité la reconnaissance de la carte de stationnement dans les divers États membres. Toutefois, sa mise en œuvre et l'introduction par les États membres d'ajouts ou de variantes spécifiques par rapport au modèle recommandé ont donné lieu à une variété de cartes différentes. Cela limite la reconnaissance transfrontière des cartes dans les États membres, entravant ainsi l'accès des personnes handicapées aux conditions de stationnement offertes et aux emplacements réservés aux personnes handicapées titulaires d'une carte de stationnement dans d'autres États membres. En outre, la recommandation du Conseil n'a pas été mise à jour pour tenir compte de l'évolution actuelle de la technologie et de la numérisation. Les États membres rencontrent également des problèmes liés à la fraude et à la falsification des cartes, étant donné que le format est généralement assez simple et facile à falsifier et, dans la pratique, diffère d'un État membre à l'autre, ce qui rend difficile la vérification.

(20) Afin de faciliter l'accès des personnes handicapées à des conditions spéciales ou à un traitement préférentiel lié à des services, activités et installations dans d'autres États membres, y compris à titre gratuit, il convient de supprimer les obstacles et difficultés auxquels ces personnes sont encore confrontées lorsqu'elles voyagent ou séjournent dans un autre État membre en raison de l'absence de reconnaissance de leur statut de personne handicapée et des documents officiels reconnaissant ce statut ainsi que les droits en matière de stationnement délivrés dans d'autres États membres.

(21) Par conséquent, afin de faciliter l'exercice, par les personnes handicapées qui voyagent ou séjournent pendant une courte durée dans un autre État membre, des droits d'accès aux conditions spéciales ou au traitement préférentiel offerts par les opérateurs privés ou les pouvoirs publics sans discrimination fondée sur la nationalité, au même titre que les personnes handicapées vivant dans cet État membre, et afin de faciliter l'utilisation des transports et de leur permettre de bénéficier des conditions et installations de stationnement réservées aux personnes handicapées au même titre que les personnes handicapées vivant dans cet État membre, il est nécessaire d'établir le cadre, les règles et les conditions communes, y compris un modèle commun normalisé, applicables à une carte européenne du handicap en tant que preuve du statut reconnu de personne handicapée, et à une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, en tant que preuve du droit reconnu de bénéficier des conditions et installations de stationnement réservées aux personnes handicapées.

(22) La reconnaissance mutuelle de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées devrait permettre aux personnes dont le statut de personne handicapée a été reconnu dans un État membre d'avoir un accès facilité et garanti aux conditions spéciales ou au traitement préférentiel offerts par des opérateurs privés ou des pouvoirs publics dans une variété de services, activités et installations, y compris à titre gratuit, ainsi qu'aux conditions et installations de stationnement réservées aux personnes handicapées, dans les mêmes conditions que celles prévues sur la base des attestations, cartes du handicap ou autres documents officiels nationaux reconnaissant le statut de personne handicapée et des

[15] Recommandation du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapée (JO L 167 du 12.6.1998, p. 25), telle que modifiée par la recommandation du Conseil du 3 mars 2008 en raison de l'adhésion de la République de Bulgarie, de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la Roumanie, de la République de Slovénie et de la République slovaque (JO L 63 du 7.3.2008, p. 43).

cartes de stationnement pour personnes handicapées délivrées par les autorités compétentes du pays d'accueil.

(23) Outre les conditions et installations de stationnement, les services, activités et installations régis par la présente directive englobent un large éventail d'activités en constante évolution, y compris des activités réalisées à titre gratuit, mises en œuvre par des pouvoirs publics ou des opérateurs privés, sur une base obligatoire (en vertu de règles nationales/locales ou d'obligations légales), mais souvent aussi sur une base volontaire (en particulier de la part d'opérateurs privés) dans divers domaines d'action tels que la culture, les loisirs, le tourisme, les sports, les transports publics et privés, ou l'éducation.

(24) Parmi les exemples de conditions spéciales ou de traitement préférentiel figurent un accès gratuit, des tarifs réduits, des redevances ou droits d'usage réduits pour les routes/ponts/tunnels à péage, un accès prioritaire, des places réservées dans les parcs et autres espaces publics, des places assises accessibles dans des manifestations culturelles ou publiques, l'assistance personnelle, les animaux d'assistance, l'assistance sur la plage pour pénétrer dans l'eau, un support (par exemple accès au braille, guides audio, interprétation en langue des signes), la fourniture d'aides ou d'assistance, le prêt d'un fauteuil roulant ou d'un fauteuil roulant flottant, l'obtention d'informations touristiques dans des formats accessibles, l'utilisation de scooters pour personnes à mobilité réduite sur la voie publique ou de fauteuils roulants sur les pistes cyclables sans risquer d'amende, etc. Les conditions et installations de stationnement comprennent les emplacements de stationnement plus grands ou réservés. Dans le cas des services de transport de voyageurs, outre les conditions spéciales ou le traitement préférentiel offerts aux personnes handicapées, conformément à la législation ou aux pratiques nationales, on peut citer le fait que les animaux d'assistance, les assistants personnels ou les autres personnes accompagnant ou aidant une personne handicapée (ou à mobilité réduite) peuvent voyager gratuitement ou occuper une place à côté de la personne handicapée lorsque cela est réalisable.

(25) La délivrance de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées dans un État membre doit être déterminée par la présente directive ainsi que par les procédures et compétences applicables de cet État membre pour l'évaluation et la reconnaissance du statut de personne handicapée et des droits en matière de stationnement des personnes handicapées.

(26) Outre le format physique, les États membres devraient prévoir une carte numérique lorsque le format et les spécifications ont été définis au moyen d'actes délégués et d'actes d'exécution, après proposition de la Commission. Cette proposition devrait s'appuyer sur l'expérience tirée des travaux passés et en cours au niveau européen sur la numérisation des certificats et des documents, tels que le certificat COVID numérique de l'UE établi en vertu du règlement (UE) 2021/953, et devrait permettre l'utilisation de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement au moyen des portefeuilles européens d'identité numérique[16]. Les personnes handicapées devraient avoir la possibilité d'utiliser la carte numérique ou physique, ou les deux.

(27) La délivrance de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées implique le traitement de données à caractère personnel, et notamment des données relatives au statut de personne handicapée du titulaire de la carte, qui constituent des «données concernant la santé»

16 COM(2021) 281final

au sens de l'article 4, point 15), du règlement (UE) 2016/679[17], une catégorie particulière de données à caractère personnel au titre de l'article 9 dudit règlement. Tout traitement de données à caractère personnel dans le cadre de la présente directive devrait être conforme à la législation applicable en matière de protection des données, en particulier le règlement (UE) 2016/679. Lors de la transposition de la présente directive, les États membres devraient veiller à ce que la législation nationale prévoie des garanties appropriées applicables au traitement des données à caractère personnel, et plus spécifiquement des catégories particulières de données à caractère personnel. Les États membres devraient également veiller à la sécurité, à l'intégrité, à l'authenticité et à la confidentialité des données recueillies et stockées aux fins de la présente directive.

(28) L'État membre responsable de la délivrance de la carte européenne du handicap ou de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées devrait être celui où la personne réside habituellement au sens des règlements (CE) nº 883/2004 du Parlement européen et du Conseil[18] et (CE) nº 987/2009 du Parlement européen et du Conseil[19] et où l'évaluation de son statut de personne handicapée a été réalisée. Les titulaires d'une carte européenne du handicap ou d'une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées devraient pouvoir utiliser ces cartes lors d'un séjour dans tout autre État membre.

(29) Pour faire en sorte que les travailleurs handicapés puissent effectivement exercer pleinement leur droit à la libre circulation et profiter des services, activités et installations proposés par les États membres, y compris à titre gratuit, il convient que la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées soient également accessibles aux travailleurs qui voyagent ou séjournent dans un autre État membre à des fins professionnelles.

(30) Le cadre envisagé pour la reconnaissance mutuelle de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées n'influe pas sur les compétences d'un État membre en matière d'évaluation et de reconnaissance du statut de personne handicapée et d'octroi de conditions spéciales, telles qu'un accès gratuit, des tarifs réduits ou un traitement préférentiel, aux personnes handicapées et/ou à la ou aux personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris un ou plusieurs assistants personnels. Ce cadre ne s'applique pas aux prestations de sécurité sociale, à la protection sociale ou à l'assistance sociale relevant de l'article 24, paragraphe 2, de la directive 2004/38/CE du Parlement européen et du Conseil[20].

(31) Afin de sensibiliser l'opinion publique et de faciliter l'accès des personnes handicapées à des conditions spéciales ou à un traitement préférentiel lorsqu'elles

---

17 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).

18 Règlement (CE) nº 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale (JO L 166 du 30.4.2004, p. 1).

19 Règlement (CE) nº 987/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 fixant les modalités d'application du règlement (CE) nº 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale (JO L 284 du 30.10.2009, p. 1).

20 Directive 2004/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relative au droit des citoyens de l'Union et des membres de leurs familles de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres, modifiant le règlement (CEE) nº 1612/68 et abrogeant les directives 64/221/CEE, 68/360/CEE, 72/194/CEE, 73/148/CEE, 75/34/CEE, 75/35/CEE, 90/364/CEE, 90/365/CEE et 93/96/CEE (JO L 158 du 30.4.2004, p. 77).

voyagent ou séjournent dans un autre État membre, il convient que toutes les informations pertinentes concernant les conditions, règles, pratiques et procédures applicables pour obtenir la carte européenne du handicap et/ou la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées et leur utilisation ultérieure soient rendues publiques de manière claire, complète et conviviale, et dans des formats accessibles aux personnes handicapées, dans le respect des exigences en matière d'accessibilité applicables aux services établies à l'annexe I de la directive (UE) 2019/882. Les opérateurs privés ou les pouvoirs publics qui accordent des conditions spéciales ou un traitement préférentiel aux personnes handicapées devraient rendre publiques ces informations de manière claire, complète et conviviale, et dans des formats accessibles, à l'intention des personnes handicapées, dans le respect des exigences en matière d'accessibilité applicables aux services établies à l'annexe I de la directive (UE) 2019/882.

(32) Les États membres devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification ou de fraude lors de la délivrance de la carte européenne du handicap ou de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, et ils devraient lutter activement contre l'utilisation frauduleuse et la falsification de ces cartes.

(33) Afin de garantir la bonne application de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE pour compléter la directive afin de définir le format numérique de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, et pour modifier les annexes I et II afin de changer les caractéristiques communes du format normalisé, d'adapter le format aux évolutions techniques, de prévenir la falsification et la fraude et d'assurer l'interopérabilité.

(34) Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'établissement de spécifications techniques communes précisant davantage les formats respectifs de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, leurs caractéristiques numériques et de sécurité respectives, ainsi que les questions d'interopérabilité. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[21].

(35) Les États membres devraient veiller à ce qu'il existe des moyens adéquats et efficaces permettant de faire respecter la présente directive et ils devraient donc mettre en place des voies de recours appropriées, y compris des contrôles de conformité et des procédures administratives et judiciaires, afin de faire en sorte que les personnes handicapées, la ou les personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris un ou plusieurs assistants personnels, ainsi que les organismes publics ou les associations, organisations ou autres entités juridiques privées ayant un intérêt légitime puissent agir au nom d'une personne handicapée en vertu du droit national.

(36) Les États membres devraient prendre des mesures appropriées et prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives en cas de violation ou de non-respect des obligations prévues par la présente directive et en ce qui concerne les droits qui relèvent de son champ d'application. Ces sanctions peuvent comprendre des sanctions

[21] Règlement (UE) nº 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).

administratives et financières, telles que des amendes ou le paiement d'indemnités, ainsi que d'autres types de sanctions.

(37) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte. Elle vise notamment à faire en sorte que le droit des personnes handicapées de bénéficier de mesures visant à assurer leur autonomie, leur intégration sociale et professionnelle et leur participation à la vie de la communauté soit pleinement respecté, et à promouvoir l'application de l'article 26 de la charte.

(38) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir améliorer la possibilité pour les personnes handicapées de voyager ou de séjourner dans un autre État membre, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison des dimensions et des effets de l'action établissant un cadre assorti de règles et de conditions communes, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

La présente directive établit:

a) les règles régissant la délivrance de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées en tant que preuve, respectivement, du statut de personne handicapée et du droit de bénéficier des conditions et installations de stationnement réservées aux personnes handicapées, en vue de faciliter les séjours de courte durée des personnes handicapées dans un État membre autre que celui où elles résident, en leur accordant l'accès à toute condition spéciale ou à tout traitement préférentiel en ce qui concerne les services, activités ou installations, y compris à titre gratuit, ou aux conditions et installations de stationnement proposées ou réservées aux personnes handicapées ou à la ou aux personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris un ou plusieurs assistants personnels;

b) des modèles communs pour la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux conditions et installations de stationnement et à toutes les situations où des conditions spéciales ou un traitement préférentiel sont proposés par des opérateurs privés ou des pouvoirs publics aux personnes handicapées en ce qui concerne l'accès aux services, activités et installations suivants:

– les services au sens de l'article 57 du TFUE,

– les services de transport de voyageurs,

– d'autres activités et installations, y compris à titre gratuit.

2. La présente directive ne s'applique pas:

a) aux prestations dans le domaine de la sécurité sociale au titre des règlements (CE) nº 883/2004 et (CE) nº 987/2009;

b) aux prestations spéciales en espèces à caractère contributif ou non contributif, ou aux prestations en nature dans le domaine de la sécurité sociale, de la protection sociale ou de l'emploi;

c) à l'assistance sociale relevant de l'article 24, paragraphe 2, de la directive 2004/38/CE.

3. La présente directive ne porte pas atteinte à la compétence des États membres en ce qui concerne la détermination des conditions d'évaluation et de reconnaissance du statut de personne handicapée, ou d'octroi du droit de bénéficier de conditions et d'emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées. Elle ne porte pas atteinte à la compétence des États membres en ce qui concerne l'octroi, en outre, au niveau national, régional ou local, d'une attestation, d'une carte du handicap ou de tout autre document officiel destiné aux personnes handicapées.

4. La présente directive n'a pas d'incidence sur les compétences nationales permettant l'octroi — ou permettant d'exiger l'octroi — d'avantages spéciaux ou de conditions préférentielles spécifiques, comme un accès gratuit, des tarifs réduits ou un traitement préférentiel, aux personnes handicapées et, le cas échéant, à la ou aux personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris un ou plusieurs assistants personnels.

5. La présente directive est sans préjudice des droits que les personnes handicapées ou bien la ou les personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris un ou plusieurs assistants personnels, peuvent tirer d'autres dispositions du droit de l'Union ou du droit national mettant en œuvre le droit de l'Union, y compris celles qui octroient des avantages spécifiques, des conditions spéciales ou un traitement préférentiel.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «citoyen de l'Union»: toute personne ayant la nationalité d'un État membre;

b) «membre de la famille d'un citoyen de l'Union»: un membre de la famille d'un citoyen de l'Union, quelle que soit sa nationalité, qui exerce son droit à la libre circulation conformément aux règles de l'Union;

c) «personnes handicapées»: les personnes qui présentent une incapacité physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle durable dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres;

d) «assistant personnel»: une personne accompagnant ou aidant des personnes handicapées qui est reconnue en tant que telle conformément à la législation ou aux pratiques nationales;

e) «conditions spéciales ou traitement préférentiel»: des conditions spécifiques, y compris d'ordre financier, ou un traitement différencié lié à l'assistance et au soutien, comme un accès gratuit, des tarifs réduits ou un accès prioritaire, proposés aux personnes handicapées et/ou, le cas échéant, à la ou aux personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris un ou plusieurs assistants personnels, ou aux animaux d'assistance reconnus en tant que tels conformément à la législation ou aux pratiques nationales, qu'ils soient fournis sur une base volontaire ou imposés par des obligations légales;

f) «conditions et installations de stationnement»: tout emplacement de stationnement réservé aux personnes handicapées en général, ainsi que les avantages en matière de stationnement qui y sont associés ou les conditions préférentielles accordées aux personnes handicapées, comme le stationnement gratuit, les tarifs réduits, les redevances ou droits d'usage réduits pour les routes/ponts/tunnels à péage ou les emplacements de stationnement plus grands, qu'ils soient fournis sur une base volontaire ou imposés par des obligations légales.

Article 4

Bénéficiaires

La présente directive s'applique:

a) aux citoyens de l'Union et aux membres de la famille des citoyens de l'Union dont le statut de personne handicapée est reconnu par les autorités compétentes de leur État membre de résidence au moyen d'une attestation, d'une carte ou de tout autre document officiel délivré conformément aux compétences, pratiques et procédures nationales et, le cas échéant, à la ou aux personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris un ou plusieurs assistants personnels;

b) aux citoyens de l'Union et aux membres de la famille des citoyens de l'Union dont le droit à bénéficier des conditions et installations de stationnement réservées aux personnes handicapées est reconnu dans leur État membre de résidence au moyen d'une carte de stationnement ou de tout autre document délivré conformément aux compétences, pratiques et procédures nationales ainsi que, le cas échéant, à la ou aux personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris un ou plusieurs assistants personnels.

Article 5

Égalité d'accès aux conditions spéciales ou au traitement préférentiel ainsi qu'aux conditions et installations de stationnement pour personnes handicapées

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les titulaires d'une carte européenne du handicap, lorsqu'ils voyagent ou séjournent dans un État membre autre que celui où ils résident, aient accès dans les mêmes conditions que les personnes handicapées qui sont titulaires d'une attestation de handicap, d'une carte du handicap ou de tout autre document officiel reconnaissant leur statut de

personne handicapée dans cet État membre, à toute condition spéciale ou à tout traitement préférentiel offert en ce qui concerne les services, activités et installations visés à l'article 2, paragraphe 1.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les titulaires d'une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, lorsqu'ils voyagent ou séjournent dans un État membre autre que celui où ils résident, aient accès aux conditions et installations de stationnement réservées aux personnes handicapées dans les mêmes conditions que celles prévues dans cet État membre pour les titulaires de cartes de stationnement délivrées dans cet État membre.

3. Sauf indication contraire des dispositions pertinentes de la présente directive ou d'autres dispositions du droit de l'Union, les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que:

   a) lorsque les conditions spéciales ou le traitement préférentiel visés au paragraphe 1 du présent article comprennent des conditions favorables pour la ou les personnes qui accompagnent ou assistent les personnes handicapées, y compris un ou plusieurs assistants personnels, ou des conditions spécifiques pour les animaux d'assistance, ces conditions favorables ou spécifiques soient accordées, dans les mêmes conditions, à la ou aux personnes qui accompagnent ou aident le titulaire d'une carte européenne du handicap, y compris un ou plusieurs assistants personnels, ou aux animaux d'assistance dudit titulaire;

   b) lorsque les conditions et installations de stationnement visées au paragraphe 2 du présent article comprennent des conditions favorables pour la ou les personnes qui accompagnent ou assistent les personnes handicapées, y compris un ou plusieurs assistants personnels, ces conditions favorables soient accordées, dans les mêmes conditions, à la ou aux personnes qui accompagnent ou aident le titulaire d'une carte européenne du handicap, y compris un ou plusieurs assistants personnels.

CHAPITRE II

CARTE EUROPÉENNE DU HANDICAP ET CARTE EUROPÉENNE DE STATIONNEMENT POUR PERSONNES HANDICAPÉES

Article 6

Format, reconnaissance mutuelle, délivrance et validité de la carte européenne du handicap

1. Chaque État membre introduit la carte européenne du handicap selon le format normalisé commun figurant à l'annexe I. Les États membres introduisent des fonctionnalités numériques dans les cartes physiques à l'aide de moyens électroniques visant à prévenir la fraude dans le cadre de la carte européenne du handicap, dès que les exigences relatives aux caractéristiques numériques visées à l'annexe I sont fixées par la Commission dans les spécifications techniques visées à l'article 8. Le support de stockage numérique ne contient pas d'autres données à caractère personnel que les données prévues à l'annexe I pour la carte européenne du handicap.

2. Les cartes européennes du handicap délivrées par les États membres sont reconnues mutuellement dans tous les États membres.

3. Les autorités compétentes des États membres délivrent, renouvellent ou retirent la carte européenne du handicap conformément à leurs règles, procédures et pratiques nationales. Sans préjudice du règlement (UE) 2016/679, les États membres veillent à la sécurité, à l'intégrité, à l'authenticité et à la confidentialité des données recueillies et stockées aux fins de la présente directive. L'autorité chargée de la délivrance de la carte européenne du handicap est considérée comme le responsable du traitement visé à l'article 4, paragraphe 7, du règlement (UE) 2016/679 et est responsable du traitement des données à caractère personnel. La coopération avec les prestataires de services extérieurs n'exclut pas la responsabilité d'un État membre qui peut découler du droit de l'Union ou du droit national en cas de manquement aux obligations en matière de données à caractère personnel.

4. La carte européenne du handicap est délivrée ou renouvelée par l'État membre de résidence, directement ou à la demande de la personne handicapée. Elle est délivrée et renouvelée dans le même délai que celui fixé dans la législation nationale applicable pour la délivrance des attestations de handicap, des cartes du handicap ou de tout autre document officiel reconnaissant le statut de personne handicapée.

5. La carte européenne du handicap est délivrée sous la forme d'une carte physique et est complétée par un format numérique après l'adoption des actes délégués visés au paragraphe 7. Les personnes handicapées ont la possibilité d'utiliser la carte numérique ou physique, ou les deux.

6. La durée de validité de la carte européenne du handicap délivrée par un État membre est au moins égale à celle de l'attestation de handicap, de la carte du handicap ou de tout autre document officiel ayant la plus longue durée et reconnaissant le statut de personne handicapée délivré à la personne concernée par l'autorité compétente de l'État membre sur son territoire.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 11 afin de compléter la présente directive pour définir le format numérique de la carte européenne du handicap et assurer l'interopérabilité, et afin de modifier l'annexe I pour changer les caractéristiques communes du format normalisé, adapter le format aux évolutions techniques, introduire des fonctionnalités numériques dans le but de prévenir la falsification et la fraude, lutter contre les utilisations abusives ou détournées et assurer l'interopérabilité.

Article 7

Format, reconnaissance mutuelle, délivrance et validité de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées

1. Chaque État membre introduit la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées selon le format normalisé commun figurant à l'annexe I. Les États membres introduisent des fonctionnalités numériques dans les cartes physiques à l'aide de moyens électroniques visant à prévenir la fraude dans le cadre de la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées, dès que les exigences relatives aux caractéristiques numériques visées à l'annexe II sont fixées par la Commission dans les spécifications techniques visées à l'article 8. Le support de stockage numérique ne contient pas d'autres données à caractère personnel que les

données prévues à l'annexe II pour la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées.

2. Les cartes européennes de stationnement pour personnes handicapées délivrées par les États membres sont reconnues mutuellement dans tous les États membres.

3. Les autorités compétentes des États membres délivrent, renouvellent ou retirent la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées conformément à leurs règles, procédures et pratiques nationales. Sans préjudice du règlement (UE) 2016/679, les États membres veillent à la sécurité, à l'authenticité et à la confidentialité des données à caractère personnel recueillies et stockées aux fins de la présente directive. L'autorité chargée de la délivrance de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées est considérée comme le responsable du traitement visé à l'article 4, paragraphe 7, du règlement (UE) 2016/679 et est responsable du traitement des données à caractère personnel. La coopération avec les prestataires de services extérieurs n'exclut pas la responsabilité d'un État membre qui peut découler du droit de l'Union ou du droit national en cas de manquement aux obligations en matière de données à caractère personnel.

4. La carte européenne de stationnement pour personnes handicapées est délivrée ou renouvelée par l'État membre de résidence à la demande de la personne handicapée. Elle est délivrée ou renouvelée dans un délai raisonnable qui ne dépasse pas 60 jours à compter de la date de la demande.

5. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées remplace, au plus tard le *jj/mm/aa* [*date d'application de la présente directive*], toutes les cartes de stationnement existantes en cours de validité délivrées, au niveau national, régional ou local, conformément à la recommandation du Conseil sur une carte de stationnement pour personnes handicapées[22].

6. La carte européenne de stationnement pour personnes handicapées est délivrée sous la forme d'une carte physique et est complétée par un format numérique après l'adoption des actes délégués visés au paragraphe 7. Les personnes handicapées ont la possibilité d'utiliser la carte numérique ou physique, ou les deux.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 11 afin de compléter la présente directive pour fixer le format numérique de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées et assurer l'interopérabilité, y compris par la mise au point et le déploiement d'outils numériques, et afin de modifier l'annexe II pour changer les caractéristiques communes du format normalisé, adapter le format aux évolutions techniques, prévenir la falsification et la fraude, lutter contre les utilisations abusives ou détournées et assurer l'interopérabilité, y compris par la mise au point et le déploiement d'outils numérique.

CHAPITRE III

[22] Recommandation 98/376/CE du Conseil du 4 juin 1998 (JO L 167 du 12.6.1998, p. 25), telle que modifiée par la recommandation du Conseil du 3 mars 2008 en raison de l'adhésion de la République de Bulgarie, de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la Roumanie, de la République de Slovénie et de la République slovaque (JO L 63 du 7.3.2008, p. 43).

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 8

Spécifications techniques communes

1. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des spécifications techniques communes afin de préciser davantage les formats de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, leurs caractéristiques de sécurité et leurs caractéristiques numériques de pointe respectives, et notamment leur format spécifique et les données qu'elles contiennent, y compris les mesures de sécurité appropriées pour les données à caractère personnel, ainsi que les questions en matière d'interopérabilité, telles que les applications européennes communes permettant de lire les données contenues dans les dispositifs numériques des cartes physiques à l'aide de moyens électroniques visant à prévenir la fraude, afin de définir les spécifications techniques du support de stockage numérique de la carte, pour des questions telles que la vérification de la validité des cartes et de leur numéro, le contrôle de leur authenticité, la prévention de la falsification et de la fraude, la lecture de la ou des cartes par les divers États membres, en vue de leur utilisation dans les portefeuilles européens d'identité numérique, et afin de faire en sorte que toutes les données figurant sur les cartes soient accessibles aux personnes handicapées.

2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.».

Article 9

Surveillance, conformité, accessibilité de l'information et sensibilisation du public

1. Les États membres rendent publiques les conditions, règles, pratiques et procédures de délivrance, de renouvellement ou de retrait de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées dans des formats accessibles, y compris numériques, et, sur demande, dans des formats permettant l'utilisation de technologies d'assistance qui ont été demandés par les personnes handicapées.

2. Les États membres prennent les mesures appropriées pour sensibiliser le public et informer les personnes handicapées, y compris par des moyens accessibles, de l'existence et des conditions d'obtention, d'utilisation ou de renouvellement de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées.

3. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter le risque de falsification ou de fraude et luttent activement contre l'utilisation frauduleuse et la falsification de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées.

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les titulaires d'une carte européenne du handicap ou d'une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées retournent leur carte à l'autorité compétente une fois que les conditions de délivrance ne sont plus remplies.

5. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte qu'en cas d'utilisations abusives ou détournées, sur leur territoire, des cartes délivrées par un

autre État membre, les autorités compétentes de l'État membre qui a délivré la carte européenne du handicap ou la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées en soient informées. L'État membre de délivrance assure un suivi approprié conformément à la législation ou à la pratique nationale.

6. Les États membres vérifient le respect des obligations découlant de la carte européenne du handicap ou de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, ainsi que des droits correspondants dont bénéficient les personnes handicapées détenant ces cartes et la ou les personnes qui les accompagnent ou les aident, y compris un ou plusieurs assistants personnels.

7. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont rendues publiques gratuitement et de manière claire, complète, conviviale et facilement accessible, y compris par l'intermédiaire du site internet officiel des opérateurs privés ou des pouvoirs publics, le cas échéant, ou par d'autres moyens appropriés, conformément aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux services énoncées à l'annexe I de la directive (UE) 2019/882.

Article 10

Autorités compétentes

Au plus tard le *jj/mm/aa* [*dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente directive*], les États membres notifient à la Commission les autorités compétentes désignées pour délivrer, renouveler et retirer la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées.

CHAPITRE IV

POUVOIRS DÉLÉGUÉS ET COMPÉTENCES D'EXÉCUTION

Article 11

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par le présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 6, paragraphe 7, et à l'article 7, paragraphe 7, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [*date d'entrée en vigueur de la présente directive*].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 6, paragraphe 7, et à l'article 7, paragraphe 7, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 6, paragraphe 7, et de l'article 7, paragraphe 7, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 12

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 13

Contrôle du respect des dispositions

1. Les États membres veillent à l'existence de moyens adéquats et efficaces permettant de faire respecter la présente directive.

2. Les moyens visés au paragraphe 1 comprennent:

   a) des dispositions permettant aux personnes handicapées de saisir les tribunaux ou les organes administratifs compétents en vertu du droit national en cas de violation de leurs droits au titre de la présente directive et des dispositions nationales transposant la présente directive;

   b) des dispositions permettant à des organismes publics ou à des associations, à des organisations ou à d'autres entités juridiques privées ayant un intérêt légitime au respect des dispositions de la présente directive d'agir devant les tribunaux ou les organes administratifs compétents conformément au droit national et aux procédures nationales, au nom ou à l'appui d'une personne handicapée et avec son accord, dans toute procédure judiciaire ou administrative prévue aux fins de l'exécution des obligations énoncées par la présente directive.

Article 14

Sanctions

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions.

2. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives et s'accompagner de mesures correctives efficaces.

3. Les États membres informent la Commission au plus tard le jj/mm/aa *[date de transposition]* de ces dispositions et l'informent sans retard de toute modification apportée ultérieurement.

Article 15

Accès aux informations

1. Les États membres veillent à ce que les opérateurs privés ou les pouvoirs publics rendent publiques, dans des formats accessibles, des informations sur toute condition spéciale ou tout traitement préférentiel visés à l'article 5.

2. Les États membres encouragent les opérateurs privés ou les pouvoirs publics à accorder volontairement des conditions spéciales ou un traitement préférentiel aux personnes handicapées.

3. Les informations visées au paragraphe 1 du présent article sont rendues publiques gratuitement et de manière claire, complète, conviviale et facilement accessible, y compris par l'intermédiaire du site internet officiel des opérateurs privés ou des pouvoirs publics, le cas échéant, ou par d'autres moyens appropriés, conformément aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux services énoncées à l'annexe I de la directive (UE) 2019/882.

Article 16

Rapport et réexamen

1. Au plus tard le jj/mm/aa [*trois ans après la date d'application de la présente directive*] et tous les cinq ans par la suite, la Commission soumet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur l'application de la présente directive.

2. Le rapport examine, entre autres, à la lumière des évolutions sociales et économiques, l'utilisation de la carte européenne du handicap et de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, en vue d'évaluer la nécessité de réviser la présente directive.

3. Les États membres communiquent à la Commission, à la demande de celle-ci et en temps utile, toutes les informations dont elle a besoin pour établir ce rapport.

4. Le rapport de la Commission prend en considération le point de vue des personnes handicapées, des acteurs économiques et des organisations non gouvernementales concernées, notamment les organisations représentant les personnes handicapées.

Article 17

Caducité de la recommandation 98/376/CE du Conseil

La recommandation 98/376/CE du Conseil devient caduque à partir du jj/mm/aa *[date d'application de la présente directive]* et cesse d'être applicable à partir de cette date.

Article 18

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le jj/mm/aa [*dans les 18 mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente directive*], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

2. Ils appliquent ces dispositions à partir du jj/mm/aa [*30 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive*].

3. 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.

Article 19

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

Article 20

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

Table des matières

1. FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE 3
1.1. Title of the proposal/initiative 3
1.2. Policy area(s) concerned 3
1.3. The proposal/initiative relates to: 3
1.4. Objective(s) 3
1.4.1. General objective(s) 3
1.4.2. Specific objective(s) 3
1.4.3. Expected result(s) and impact 4
1.4.4. Indicators of performance 4
1.5. Grounds for the proposal/initiative 4
1.5.1. Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative 4
1.5.2. Added value of Union involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this point 'added value of Union involvement' is the value resulting from Union intervention which is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone. 4
1.5.3. Lessons learned from similar experiences in the past 5
1.5.4. Compatibility with the Multiannual Financial Framework and possible synergies with other appropriate instruments 6
1.5.5. Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment 6
1.6. Duration and financial impact of the proposal/initiative 7
1.7. Management mode(s) planned 7
2. MANAGEMENT MEASURES 8
2.1. Monitoring and reporting rules 8
2.2. Management and control system(s) 8
2.2.1. Justification of the management mode(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed 8
2.2.2. Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them 8
2.2.3. Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio of "control costs ÷ value of the related funds managed"), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure) 8
2.3. Measures to prevent fraud and irregularities 8
3. ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE 9

3.1. Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected 9
3.2. Estimated financial impact of the proposal on appropriations 10
3.2.1. Summary of estimated impact on operational appropriations 10
3.2.2. Estimated output funded with operational appropriations 13
3.2.3. Summary of estimated impact on administrative appropriations 14
3.2.4. Compatibility with the current multiannual financial framework 1
3.2.5. Third-party contributions 1
3.3. Estimated impact on revenue 2

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil instituant la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Droits des personnes handicapées

Accès des personnes handicapées aux services, aux services de transport de voyageurs, aux activités et aux installations

Libre circulation des personnes handicapées

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

☐**une action nouvelle**

☐ **une action nouvelle à la suite d'un projet pilote/d'une action préparatoire**[59]

☐ **la prolongation d'une action existante**

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

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif général de la proposition est de faciliter la libre circulation des titulaires d'une carte européenne d'invalidité et/ou de stationnement lorsqu'ils se rendent dans un autre État membre ou se rendent dans un autre État membre par la reconnaissance mutuelle de leur statut de personne handicapée et d'accorder aux personnes handicapées l'accès à des services, activités et installations ou des conditions de stationnement et des infrastructures dans l'Union, dans des conditions identiques à celles offertes aux personnes handicapées dans cet État membre.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique nº 1: la proposition vise à permettre aux titulaires de la carte européenne du handicap d'avoir accès, sur un pied d'égalité avec les personnes handicapées de l'État membre dans lequel ils se rendent ou à travers lequel ils voyagent, à toutes les conditions préférentielles spéciales ou à tout traitement préférentiel accordés aux personnes handicapées en ce qui concerne les services, activités et installations.

Objectif spécifique nº 2: la proposition vise à permettre aux titulaires de la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées d'avoir accès, sur un

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

pied d'égalité avec les personnes handicapées de l'État membre dans lequel ils se rendent ou à travers lequel ils voyagent, à l'ensemble des conditions et des emplacements de stationnement accordés ou réservés aux personnes handicapées.

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

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Augmentation du nombre de personnes handicapées bénéficiant des conditions spéciales et/ou du traitement préférentiel proposés aux personnes handicapées en ce qui concerne les services, activités et installations lorsqu'elles se rendent dans d'autres États membres ou voyagent à travers ceux-ci;

augmentation du nombre de personnes handicapées bénéficiant des facilités et des conditions de stationnement proposées ou réservées aux personnes handicapées lorsqu'elles se rendent dans d'autres États membres ou voyagent à travers ceux-ci;

augmentation du nombre de personnes handicapées se rendant dans d'autres États membres ou voyageant à travers ceux-ci.

1.4.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

Nombre d'États membres ayant transposé la directive à ce jour

Nombre de cartes européennes du handicap délivrées par des États membres

Nombre de cartes européennes de stationnement pour personnes handicapées délivrées par des États membres

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

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

La principale condition à remplir à court terme est de parvenir à un accord sur la proposition législative par les colégislateurs, et ce dans le courant de l'année 2024. La proposition prévoit un [délai de 18 mois] pour la transposition de l'acte juridique adopté par les États membres.

La proposition prévoit également l'adoption d'actes délégués et d'actes d'exécution.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue et complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

Une action de l'UE est nécessaire et justifiée pour faciliter la libre circulation des personnes handicapées en leur garantissant un accès à des conditions spéciales et/ou

à un traitement préférentiel pour les services, activités et installations, ainsi qu'à des facilités et conditions de stationnement dans tous les États membres, sur un pied d'égalité avec les résidents du pays dans lequel ils se rendent, et, ce faisant, pour améliorer le fonctionnement du marché unique pour les services, activités et installations au niveau de l'UE.

Le problème recensé a une dimension transfrontière à laquelle les États membres ne peuvent apporter une solution à eux seuls. Depuis l'introduction de la carte européenne de stationnement en 1998, les États membres ont fait des ajouts ou des changements spécifiques au niveau national par rapport au modèle de carte européenne de stationnement, ce qui a donné lieu à une variété de cartes dans les États membres. En outre, les États membres ont rencontré des problèmes de fraude et de falsification de cartes. La recommandation du Conseil n'a par ailleurs pas été mise à jour pour tenir compte de l'évolution actuelle de la technologie et de la transformation numérique.

Bien que le projet pilote relatif à la carte européenne du handicap ait fonctionné entre les huit États membres participants, il manquait une dimension plus large à l'échelle de l'UE, ce qui crée une incertitude importante et une inégalité de traitement pour les personnes handicapées qui se rendent dans différents États membres ou voyagent à travers ceux-ci. Étant donné que, dans le cadre du projet pilote, la carte et son modèle sont adoptés sur une base volontaire, les mêmes problèmes de divergence qu'avec la carte de stationnement risquent de se présenter au fil du temps.

La nécessité d'une action de l'UE est directement liée à la nature transfrontière des déplacements et aux difficultés connexes auxquelles sont confrontées les personnes handicapées qui se déplacent au sein de l'UE, et donc à la nécessité de garantir une approche coordonnée adéquate entre les États membres pour faciliter l'accès aux conditions préférentielles offertes par les services sur un pied d'égalité avec leurs résidents. À ce titre, si l'UE n'intervient pas, les différences actuelles entre les cartes nationales du handicap s'intensifieraient, de sorte que les différences de traitement des personnes handicapées entre les États membres et l'incertitude inhérente (y compris l'insécurité juridique) subsisteraient, ce qui aurait des répercussions négatives sur l'exercice du droit à la libre circulation de ces personnes.

L'action de l'UE apporte une valeur ajoutée en introduisant un instrument mutuellement reconnu (la carte européenne du handicap), ainsi qu'en facilitant la libre circulation des personnes handicapées dans l'UE et leur égalité de traitement dans l'accès aux services, activités et installations par rapport aux résidents handicapés dans les différents États membres. L'étude d'évaluation de la carte européenne du handicap dans le cadre du projet pilote a montré que, dans les huit États membres participant au projet, l'action de l'UE a permis une reconnaissance mutuelle du statut de personne handicapée qui n'aurait pas été obtenue par les États membres à eux seuls. Dans ce contexte, l'intervention de la Commission européenne a contribué à la mise en œuvre de la stratégie européenne 2010-2020 en faveur des personnes handicapées.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

La carte européenne du handicap s'appuie sur deux instruments déjà en place: la carte européenne de stationnement et la carte européenne du handicap du projet pilote. La **carte européenne de stationnement pour personnes handicapées** a été créée par la recommandation 98/376/CE du Conseil et modifiée en 2008. Cette recommandation prévoit un modèle uniforme de carte européenne de stationnement

en vue de garantir la reconnaissance mutuelle de cette carte dans tous les États membres, facilitant ainsi la libre circulation des personnes handicapées qui voyagent en voiture. Malgré son rôle positif, les usagers rencontrent des difficultés dans l'utilisation de la carte européenne de stationnement. De 2018 à 2022, environ 260 plaintes sur la carte européenne de stationnement ont été introduites sur la plateforme SOLVIT. Ces plaintes portaient principalement sur les incertitudes quant aux droits accordés par la carte aux personnes handicapées lorsqu'elles se rendent dans d'autres États membres (environ 30 % des cas), la reconnaissance mutuelle des cartes de stationnement nationales délivrées sur la base du modèle de l'UE (environ 25 % des cas), et la justification des amendes reçues même lorsque la carte européenne de stationnement était apposée à l'avant des véhicules (environ 12 % des cas).

Le projet pilote relatif à la **carte européenne du handicap,** testé à la suite du rapport 2013 sur la citoyenneté de l'Union, a été mené dans huit États membres (Belgique, Chypre, Estonie, Finlande, Italie, Malte, Roumanie et Slovénie) entre 2016 et 2018 et les mesures associées ont été maintenues après la fin du projet. Le projet pilote fournit un format commun pour une carte visant une reconnaissance mutuelle, sur une base volontaire, entre les États membres participants, du statut de personne handicapée, comme établie conformément à leurs règles et critères d'éligibilité nationaux, aux fins de l'accès à des prestations et services dans les domaines de la culture, des loisirs, du sport et, dans certains pays, des transports. En l'absence d'action, la reconnaissance de leurs cartes du handicap et de leurs certificats d'invalidité nationaux restera volontaire et limitée en ce qui concerne les conditions préférentielles d'accès aux services, activités et installations.

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

La proposition est compatible avec le socle européen des droits sociaux, la stratégie en faveur des droits des personnes handicapées et la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées. Elle est également compatible avec le cadre financier pluriannuel 2021-2027.

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

La mise en œuvre de la présente proposition législative nécessite l'organisation de réunions avec les États membres sur sa transposition, ainsi que de réunions avec les États membres sur l'adoption d'actes délégués et d'actes d'exécution. Les dépenses nécessaires à l'organisation des réunions, c'est-à-dire les frais de déplacement des délégués, sont couvertes par le volet EaSI du Fonds social européen+ (gestion directe).

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

☐ **durée limitée**

– ☐ en vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA

– ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

X **durée illimitée**

– Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2023 jusqu'en 2027,

– puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)[60]

X **Gestion directe** par la Commission

– X dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;

– ☐ par les agences exécutives

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

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

– ☐ à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés;

– ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);

– ☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;

– ☐ aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;

– ☐ à des établissements de droit public;

– ☐ à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;

– ☐ à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;

– ☐ à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.

– *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

L'incidence budgétaire de la proposition est limitée et peut être entièrement couverte par les ressources déjà disponibles dans le cadre financier pluriannuel 2021-2027, tant pour le personnel que pour les crédits, étant donné que des possibilités de redéploiement ont été recensées.

Après 2027, un impact très limité est également attendu, qui serait pris en compte lors de l'élaboration du cadre financier pluriannuel pour l'après-2027.

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

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Dans un délai de [*trois ans à compter de la date d'application de la directive*], puis tous les cinq ans, la Commission présentera au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions un rapport sur l'application de la directive.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

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

Le mode de gestion directe, prévu à l'article 62, paragraphe 1, point a), du règlement financier, est préférable étant donné que les actions seront mises en œuvre par la Commission européenne, plus particulièrement la DG EMPL, qui assurera la coordination avec les États membres et les différentes parties prenantes.

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

Les contrôles font partie du système de contrôle interne de la DG EMPL. Ces nouvelles activités seront couvertes par la même approche pour identifier les risques et les atténuer.

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

Les contrôles font partie du système de contrôle interne de la DG EMPL. Ces nouvelles activités généreront des coûts supplémentaires non significatifs de contrôle au niveau de la DG.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

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

Lorsque des actions financées sont entreprises, la Commission veille à ce que les intérêts financiers de l'Union soient protégés grâce à l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, à des contrôles efficaces et à la récupération des montants indûment versés et, lorsque des irrégularités sont constatées, à l'application de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives. La Commission peut effectuer des contrôles et vérifications sur place au titre de la présente décision, conformément au règlement (Euratom, CE) nº 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités. Le cas échéant, des enquêtes sont effectuées par l'Office européen de lutte antifraude et sont régies par le règlement (CE) nº 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF).

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

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

- Lignes budgétaires existantes

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

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro 2 b	CD/CND[61]	de pays AELE[62]	de pays candidats et pays candidats potentiels[63]	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	07 02 04 00 — volet EaSI du FSE+	CD	OUI/	OUI	OUI	NON

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

62 AELE: Association européenne de libre-échange.

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

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

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

– ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels

– X La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	2b

DG: EMPL			Année **2023**	Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**				**TOTAL**
• Crédits opérationnels											
Ligne budgétaire[64] 07 02 04 00	Engagements	(1a)			0,560	0,060					**0,620**
	Paiements	(2a)			0,060	0,310	0,250				**0,620**
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)									
	Paiements	(2b)									
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques[65]											
TOTAL des crédits pour la DG EMPL	Engagements	= 1a + 1b + 3			0,560	0,060					**0,620**
	Paiements	= 2a + 2b +3			0,060	0,310	0,250				**0,620**

64 Selon la nomenclature budgétaire officielle.

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

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)									
	Paiements	(5)									
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)									
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 2 b du cadre financier pluriannuel	Engagements	= 4 + 6			0,560	0,060					**0,620**
	Paiements	= 5 + 6			0,060	0,310	0,250				**0,620**

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

• TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)									
	Paiements	(5)									
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)									
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	= 4 + 6			0,560	0,060					**0,620**
	Paiements	= 5 + 6			0,060	0,310	0,250				**0,620**

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»

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

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		Année **2023**	Année **2024**	**2025**	**2026**	**2027**			**TOTAL**
DG: EMPL									
• Ressources humaines		0,342	0,342	0,342	0,342	0,342			**1,710**
• Autres dépenses administratives									
TOTAL pour la DG EMPL	Crédits	0,342	0,342	0,342	0,342	0,342			**1,710**

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,342	0,342	0,342	0,342	0,342			**1,710**

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		Année **2023**	Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**				**TOTAL**
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,342	0,342	0,902	0,402	0,342				**2,330**
	Paiements	0,342	0,342	0,402	0,652	0,592				**2,330**

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

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

Indiquer les objectifs et les réalisations ⇩			Année **2023**		Année **2024**		Année **2025**		Année **2026**		Année **2027**								**TOTAL**	
			RÉALISATIONS																	
	Type[66]	Coût moyen	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIFS SPÉCIFIQUES nos 1 et 2[67]																				
- Réalisation	Réunions avec les États membres						4	0,060	4	0,060									8	0,120
- Réalisation	Contrôle des mesures de transposition nationales								1	0,250	1	0,250							2	0500
Sous-total objectif spécifique n° 1																				
TOTAUX							4	0 060	5	0310	1	0250							10	0620

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

67 Les activités prévues soutiendront la réalisation des deux objectifs spécifiques.

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

– ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.

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

En Mio EUR (à la 3e décimale)

	2023	2024	2025	2026	2027			**TOTAL**
RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	0,342	0,342	0,342	0,342	0,342			**1,710**
Autres dépenses administratives								
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	0,342	0,342	0,342	0,342	0,342			**1,710**
Hors RUBRIQUE 7[68] du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative								
Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.			s.o.
TOTAL	0,342	0,342	0,342	0,342	0,342			**1,710**

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

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

3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines

– ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.

– X La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

		2023	2024	2025	2026	2027		
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)								
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)		2	2	2	2	2		
20 01 02 03 (en délégation)								
01 01 01 01 (Recherche indirecte)								
01 01 01 11 (Recherche directe)								
Autres lignes budgétaires (à spécifier)								
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)[69]								
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)								
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)								
XX 01 xx **yy zz** [70]	– au siège							
	– dans les délégations							
01 01 01 02 (AC, END, INT sur Recherche indirecte)								
01 01 01 12 (AC, END, INT sur Recherche directe)								
Autres lignes budgétaires (à spécifier)								
TOTAL		**2**	**2**	**2**	**2**	**2**		

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

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

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Deux personnes de grade AD soutiendront les négociations dans le cadre du processus d'adoption, organiseront les réunions avec les États membres et produiront des actes législatifs d'exécution et des actes législatifs délégués en tant que de besoin.
Personnel externe	

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

70 Sous-plafond de personnel externe financé sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

La proposition/l'initiative:

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

Les crédits nécessaires peuvent être programmés au titre du volet en gestion directe du FSE+ pour la période 2025-2027.

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

Explicitez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées, les montants correspondants et les instruments dont l'utilisation est proposée.

– ☐ nécessite une révision du CFP.

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

3.2.5. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

– ☐ ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.

– X prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3e décimale)

	2025	2026	2027					Total
Pays de l'EEE	p.m.	p.m.	p.m.					p.m.
TOTAL crédits cofinancés	p.m.	p.m.	p.m.					p.m.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

– X La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

– ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:

  – ☐ sur les ressources propres

  – ☐ sur les autres recettes

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

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative[71]						
		Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article …….								

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

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

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