

N° 61

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Enregistré à la Présidence du Sénat le 22 octobre 2025

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1)
sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord sous forme d'échange
de notes verbales entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement de la République de Moldavie relatif
à l'échange de permis de conduire (procédure accélérée),*

Par M. André GUIOL,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Cédric Perrin, président ; MM. Pascal Allizard, Olivier Cadic, Mmes Hélène Conway-Mouret, Catherine Dumas, Michelle Gréaume, MM. André Guiol, Jean-Baptiste Lemoyne, Claude Malhuret, Akli Mellouli, Philippe Paul, Rachid Temal, vice-présidents ; M. François Bonneau, Mme Vivette Lopez, MM. Hugues Saury, Jean-Marc Vayssouze-Faure, secrétaires ; M. Étienne Blanc, Mme Valérie Boyer, M. Christian Cambon, Mme Marie-Arlette Carlotti, MM. Alain Cazabonne, Olivier Cigolotti, Édouard Courtial, Jérôme Darras, Mme Nicole Duranton, MM. Philippe Folliot, Guillaume Gontard, Mme Sylvie Goy-Chavent, MM. Jean-Pierre Grand, Ludovic Haye, Loïc Hervé, Alain Houpert, Patrice Joly, Mmes Gisèle Jourda, Mireille Jouve, MM. Alain Joyandet, Roger Karoutchi, Ronan Le Gleut, Didier Marie, Pierre Médevielle, Thierry Meignen, Jean-Jacques Panunzi, Mme Évelyne Perrot, MM. Stéphane Ravier, Jean-Luc Ruelle, Bruno Sido, Mickaël Vallet, Robert Wienie Xowie.

Voir les numéros :

Sénat : 764 (2024-2025) et 62 (2025-2026)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	3
PREMIERE PARTIE :	5
LA MOLDAVIE : ENJEUX STRATEGIQUES D'UN ETAT PARTAGÉ ENTRE DEUX ZONES D'INFLUENCE	5
I. PRÉSENTATION : UNE ÉCONOMIE ENCORE FRAGILE MALGRÉ LE SOUTIEN EUROPÉEN	5
II. LA MOLDAVIE : TERRITOIRE DE TENSION ENTRE OCCIDENT ET RUSSIE	7
A. LE POIDS DE L'HISTOIRE	7
B. L'OMBRE DE LA RUSSIE	8
1. <i>Transnistrie et Gagaouzie : deux chevaux de Troie de la fédération de Russie</i>	<i>8</i>
2. <i>La Moldavie : une seconde Ukraine ?</i>	<i>9</i>
3. <i>Une guerre informationnelle exacerbée</i>	<i>11</i>
C. LE CHOIX EUROPÉEN	12
D. L'INCONFORTABLE POSITION D'ÉTAT-TAMPON	13
III. FACE À CES ENJEUX, UNE POLITIQUE DE DÉFENSE ENCORE FAIBLE, MALGRÉ L'APPUI MARQUÉ DE L'UNION EUROPÉENNE	14
A. DES FORCES ARMÉES QUI RESTENT MODESTES	14
B. UN SOUTIEN OCCIDENTAL MARQUÉ	14
DEUXIEME PARTIE : L'ACCORD CONCLU ENTRE LES GOUVERNEMENTS FRANÇAIS ET MOLDAVE	17
I. LES PROCÉDURES DE RECONNAISSANCE ET D'ÉCHANGE DE PERMIS DE CONDUIRE	17
A. LA RECONNAISSANCE DE PERMIS DE CONDUIRE ENTRE PAYS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE	17
B. RECONNAISSANCE ET ÉCHANGE DE TITRES EN DEHORS DU CADRE EUROPÉEN	18
II. LES ACCORDS DÉJÀ EN VIGUEUR	19
A. DU CÔTÉ FRANÇAIS	19
B. ...ET DU CÔTÉ MOLDAVE	20

III. GENÈSE ET CONTENU DE L'ACCORD	20
A. UNE DEMANDE DE LONGUE DATE DE LA PARTIE MOLDAVE	20
B. LE PÉRIMÈTRE DE L'ACCORD	20
C. LES BÉNÉFICES ESCOMPTÉS	21
IV. LES GARANTIES APPORTÉES MALGRÉ DES DÉLAIS TRÈS CONTRAINTS	22
CONCLUSION	23
EXAMEN EN COMMISSION	25
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	29
ANNEXE 1 : DÉCLARATION POUR INFORMATION	31
ANNEXE 2 : PERMIS MOLDAVE	51

INTRODUCTION

L'accord signé le 12 juillet 2024 relatif à l'échange de permis de conduire entre la France et la Moldavie s'inscrit dans un contexte géopolitique et régional particulièrement sensible, marqué par la guerre d'agression russe contre l'Ukraine ainsi que par la volonté moldave de renforcer ses liens avec l'Union européenne et de consolider son orientation pro-occidentale.

Cet accord présente une double dimension :

D'une part, il répond à des besoins concrets de mobilité et d'intégration des ressortissants moldaves en France, qui à l'heure actuelle sont contraints de repasser leur permis de conduire à l'issue d'un délai d'un an. Il permettra ainsi de simplifier la vie quotidienne de nombreux citoyens, principalement moldaves, mais aussi dans une moindre mesure français, en facilitant leurs déplacements et leurs activités professionnelles. Il vise en outre à sécuriser juridiquement et administrativement les échanges de permis de conduire.

D'autre part, il revêt une dimension politique et stratégique, en réaffirmant l'engagement de la France en faveur de la Moldavie dans son choix européen, et en consolidant la coopération bilatérale dans un contexte régional instable.

Le Président Macron s'était engagé personnellement à une ratification rapide de cet accord lors de sa rencontre avec la Présidente Maia Sandu le 7 mars 2024.

PREMIERE PARTIE : LA MOLDAVIE : ENJEUX STRATEGIQUES D'UN ETAT PARTAGÉ ENTRE DEUX ZONES D'INFLUENCE

I. PRÉSENTATION : UNE ÉCONOMIE ENCORE FRAGILE MALGRÉ LE SOUTIEN EUROPÉEN

Petit pays d'Europe orientale enclavé entre l'oblast ukrainien d'Odessa et la Roumanie, avec laquelle il partage une histoire commune, la Moldavie compte 3,5 millions d'habitants, dont une importante diaspora de près d'1 million de personnes.

D'une taille comparable à celle de la région Pays de la Loire avec ses 33 850 km², le pays compte parmi les plus petits d'Europe.

La forte immigration qu'elle a connue, en provenance notamment de la Russie et de l'Ukraine, lui confère un caractère pluriethnique.



Avec un PIB de 16,6 milliards € en 2024, soit 7480 € par habitant (représentant 22,3 % de la moyenne UE en 2024), la Moldavie est aussi l'un des pays les plus pauvres d'Europe ; elle fait face à des défis structurels importants en matière de démographie, de productivité et d'environnement des affaires.

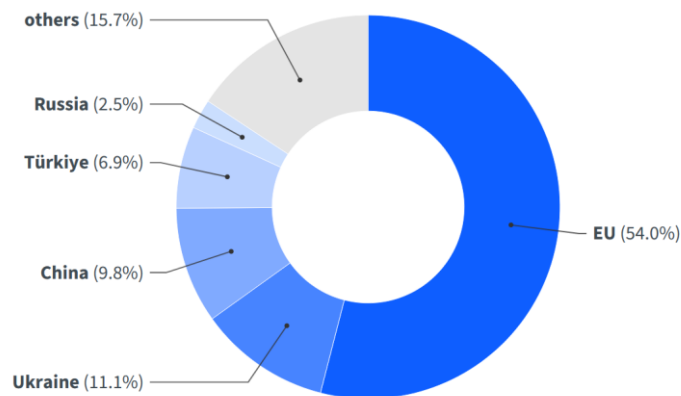
Sur le plan économique, la république moldave demeure principalement agricole (à l'exception de la Transnistrie, qui concentre une part importante de l'activité industrielle du pays). Elle a subi de plein fouet les conséquences du conflit ukrainien en raison de ses liens économiques historiquement étroits avec les deux belligérants ; trois ans après le début de la guerre, elle subit toujours un triple choc : un choc d'activité (croissance atone, +0,1 % sur l'année 2024), un choc d'attractivité (flux d'IDE inférieurs au niveau pré-COVID) et un choc énergétique majeur lié à la nécessité de sortir de sa dépendance indirecte à l'énergie russe, aggravée depuis l'interruption des livraisons de gaz russe à la région de Transnistrie au 1^{er} janvier 2025.

La Commission européenne a adopté un nouveau **plan de croissance pour la Moldavie** qui devrait permettre au pays de bénéficier d'une aide financière de 1,9 milliards € pour la période 2025-2027. Les premiers décaissements sont à ce stade attendus pour l'été 2025, avec pour objectif un doublement de la taille de l'économie moldave à l'horizon 2030.

Grâce à l'**accord de libre-échange approfondi** signé en 2014¹, l'Union européenne est actuellement le premier partenaire commercial de la Moldavie, représentant plus de la moitié de son commerce total de marchandises en 2024, qui a généré un chiffre d'affaires de plus de 7,5 milliards d'euros. Ce chiffre dépasse celui des échanges de marchandises réalisés par la Moldavie avec l'Ukraine (11,1 %) et la Chine (9,8 %)². L'Union européenne est également le premier investisseur étranger et le premier donateur d'aide pour la Moldavie.

¹ L'UE et la République de Moldavie ont signé un accord d'association en juin 2014 et cet accord est pleinement en vigueur depuis juillet 2016. La zone de libre-échange approfondi et complet (ZLEAC) fait partie intégrante de l'accord. Elle réduit les droits de douane auxquels les entreprises européennes sont confrontées lorsqu'elles exportent vers la Moldavie et rend les procédures douanières plus efficaces. En outre, l'accord facilite davantage les échanges commerciaux en rapprochant progressivement la législation, les règles et les procédures moldaves, y compris les normes, de celles de l'UE.

² La part des échanges de marchandises réalisés par la Moldavie avec la Russie a considérablement diminué et ne représente aujourd'hui, pour la Moldavie, que 2,5 % du total.



Source : <https://www.consilium.europa.eu>

La France est quant à elle le douzième client de la Moldavie et son neuvième fournisseur. Les échanges commerciaux entre les deux pays demeurent modestes mais connaissent une dynamique positive : la France achète principalement des produits agricoles et textiles et exporte surtout des produits agro-alimentaires, des machines (notamment agricoles), des automobiles ainsi que des produits chimiques. La France figure également au quatrième rang des pays investisseurs étrangers en Moldavie, comptant pour plus de 4000 emplois directs. Elle s'appuie notamment sur la présence de 240 sociétés françaises (dont Orange, Sanofi, Lafarge et Lactalis).

II. LA MOLDAVIE : TERRITOIRE DE TENSION ENTRE OCCIDENT ET RUSSIE

A. LE POIDS DE L'HISTOIRE

Pour mémoire, la Moldavie, ancienne république soviétique devenue indépendante depuis 1991, est un État frontalier à l'ouest avec la Roumanie, pays membre de l'Union européenne et de l'OTAN, et à l'est avec l'Ukraine.

La république de Moldavie actuelle est l'héritière de deux histoires, celle de l'ancienne principauté de Moldavie dont elle partage le passé avec la Roumanie ; et celle de la République socialiste soviétique moldave dont le passé est soviétique. **Chacune de ces histoires a marqué le pays de son empreinte, constituant un héritage complexe du fait de peuplements, cultures, langues et identités souvent antagoniques.**

L'État de Moldavie se constitue à partir du X^{ème} siècle, recouvrant l'actuelle République de Moldavie et une partie de l'actuelle Roumanie ; il se consolide sous le règne d'Étienne le Grand.

Au XVI^{ème} siècle la Moldavie accepte la suzeraineté ottomane tout en conservant son autonomie.

A la fin du XVIII^{ème} siècle, l'Autriche annexe la partie occidentale de la Moldavie nommée Bucovine. La partie orientale, dite Bessarabie, est quant à elle annexée à l'Empire russe.

Le 27 mars 1918, le Parlement vote l'union de la Moldavie avec la Roumanie, intégrant la Bessarabie à la Grande Roumanie.

En octobre 1924, le Gouvernement soviétique crée, sur la rive gauche du Dniestr (Transnistrie), la République autonome soviétique socialiste de Moldavie.

En juin 1940, en application des dispositions secrètes du pacte Molotov/Ribbentrop, l'Union Soviétique exige de la Roumanie la rétrocession de la Bessarabie et de la Bucovine du Nord. Les territoires du sud, qui offrent un débouché sur la Mer Noire, sont cédés à l'Ukraine. La Moldavie devient république socialiste soviétique en 1944.

Le 27 août 1991, au lendemain du putsch de Moscou, la Moldavie déclare son indépendance.

B. L'OMBRE DE LA RUSSIE

La situation géopolitique actuelle, marquée notamment par la guerre en Ukraine et les tentations hégémoniques russes sur les anciennes républiques soviétiques, est porteuse pour la petite république moldave de pressions intenses et de menaces plus ou moins explicites.

1. Transnistrie et Gagaouzie : deux chevaux de Troie de la fédération de Russie

Dans la foulée de l'indépendance moldave de 1991, la « République moldave du Dniestr » - **la Transnistrie** - a fait sécession de la Moldavie, provoquant une guerre civile dans l'Est du pays qui fit plusieurs centaines de morts avant de s'achever près d'un an plus tard avec l'intervention de l'armée russe.

Depuis cette date, bien que non reconnu par la communauté internationale ni même par la Russie, le territoire est indépendant *de facto* et échappe au contrôle moldave. En dépit du statut de pays neutre de la Moldavie, la Russie y maintient une présence militaire de quelque 1500 soldats, en violation des engagements pris par Moscou lors du sommet de l'OSCE d'Istanbul en 1999.

Son économie, fortement dominée par une oligarchie pro-russe¹, est relativement prospère au regard du reste du territoire moldave. Le puissant groupe Sheriff, fondé au début des années 1990, contrôle aussi bien les supermarchés que les stations-services, ainsi qu'une chaîne de télévision, sans oublier la mainmise sur le club de foot national.

Sa population, en grande partie russophone, avait largement soutenu, en 2006, un référendum proposant son rattachement à la Russie ; elle conserve

¹ Le fils d'Igor Smirnov, premier président pro-soviétique de la Transnistrie, est notamment l'un des membres dirigeants de Sheriff.

un tropisme russe marqué et se prononce régulièrement, lors de chaque scrutin, contre le camp européen.

Il en résulte que la Transnistrie constitue potentiellement pour la Russie une arme régionale contre l'OTAN dont la Roumanie voisine est membre depuis 2004. Ce conflit potentiel, actuellement "gelé", pourrait ainsi être réactivé par la Russie dans le contexte du conflit ukrainien.

Par ailleurs, au Sud du pays, la **Gagaouzie**, territoire turcophone sous influence russe, a quant à lui le statut de région autonome. Lui aussi manifeste régulièrement par les urnes son soutien au camp pro-russe.

2. La Moldavie : une seconde Ukraine ?

Une comparaison entre la **Moldavie et l'Ukraine avant la guerre d'agression déclenchée par la Russie en 2022** met en évidence de **fortes similitudes historiques et structurelles**, avec quelques divergences de trajectoire.

Domaine	Moldavie (2022)	Ukraine (2022)	Analyse comparée
Origines historiques	Territoire intégré à l'URSS en 1940, puis indépendant en 1991.	Partie de la RSS d'Ukraine, indépendante aussi en 1991 après l'effondrement soviétique.	Deux ex-républiques soviétiques, marquées par une transition post-communiste difficile.
Langue et identité	Langue officielle : roumain (appelé « moldave » par la constitution jusqu'en 2023). Importance du russe et de l'ukrainien notamment en Transnistrie.	Langue officielle : ukrainien, avec large usage du russe, surtout à l'Est et au Sud.	Les deux pays ont connu des fractures identitaires, entre orientation nationale et héritage russophone.
Système politique	République parlementaire, alternance fragile entre pro-européens et pro-russes.	République semi-présidentielle, forte instabilité (révolutions 2004 et 2014).	Instabilité chronique dans les deux, liée aux influences russes et européennes concurrentes.
Relations avec la Russie	Dépendance énergétique (gaz), liens économiques anciens, présence militaire russe en Transnistrie.	Relations très tendues depuis 2014 (annexion de la Crimée, guerre du Donbass).	Prudence de la Moldavie, conflit ouvert en Ukraine.

Domaine	Moldavie (2022)	Ukraine (2022)	Analyse comparée
Conflits territoriaux	Sécession de la Transnistrie (1992), gelée mais non résolue.	Crimée annexée (2014), Donbass occupé partiellement par des séparatistes pro-russes.	Les deux pays subissent une fragmentation territoriale encouragée par Moscou.
Orientation européenne	Accord d'association UE en 2014, sans perspective d'adhésion concrète avant 2022.	Même accord d'association en 2014, avec un partenariat plus avancé économiquement.	Les deux ont signé des accords parallèles avec l'UE, marquant un tournant pro-européen.
Économie	PIB/habitant ≈ 4 500 \$ (2021) ; dépendante des transferts de la diaspora.	PIB/habitant ≈ 13 000 \$ (2021) ; dépendante des exportations agricoles et minières.	Économies fragiles, mais l'Ukraine est plus industrialisée ; les deux demeurant très vulnérables aux chocs extérieurs.
Société	Corruption endémique, fuite massive des jeunes vers l'UE (notamment Roumanie).	Corruption également élevée, oligarchies influentes.	Deux sociétés post-soviétiques minées par les oligarchies héritées des années 1990.
Armée et défense	Armée modeste (≈6 000 militaires actifs), neutralité inscrite dans la constitution.	Armée moyenne (≈200 000 militaires, avant-guerre du Donbass), en réforme depuis 2014.	L'Ukraine s'armait déjà en vue d'un conflit ; la Moldavie demeure non alignée et vulnérable.
Politique intérieure (2020–2022)	Présidente Maia Sandu (pro-européenne) face à une opposition pro-russe (Dodon).	Président Volodymyr Zelensky (pro-européen, anticorruption).	Deux leaders réformistes, jeunes et pro-UE, mais dans des contextes de pression russe forte.

Dans les deux pays, l'existence de territoires sécessionnistes pro-russes et échappant *de facto* au contrôle national constituait (en Ukraine) et constitue encore (en Moldavie) à la fois un potentiel prétexte à une intervention militaire et un atout intérieur pour l'agresseur.

3. Une guerre informationnelle exacerbée

Cette situation complexe fait de la Moldavie une cible privilégiée pour les ingérences russes, qui, avec intensité à l'occasion de chaque élection ou scrutin, mais aussi au quotidien de manière plus sournoise, instillent leur propagande anti-occidentale.

On a ainsi observé une intensification des campagnes de désinformation à l'approche des élections parlementaires du 28 septembre dernier. **Le scrutin a fait l'objet de la part d'acteurs proches du Kremlin d'ingérences et de tentatives de manipulation d'une ampleur peut-être sans précédent¹**, à travers des campagnes de désinformation massives tels *Overload* ou *Matriochka*, orchestrées par des *hackers* et relayées par des robots ou des influenceurs à la solde de Moscou ; des cyberattaques, des achats de votes et des intimidations multiples ont également été signalés, ainsi que de nombreuses *fake news*. Compte tenu de leur rôle moteur dans le soutien à la Moldavie, la France et les autorités françaises sont particulièrement ciblées.

À titre d'exemple, la visite en Moldavie du 9 au 12 juin dernier des sénatrices Véronique Guillotin et Nadia Sollogoub, membres du groupe d'amitié France-Moldavie est très représentative : Le programme officiel comprenait une série de rencontres avec les autorités moldaves et la visite de plusieurs établissements ayant noué des coopérations avec la France (lycée, hôpital). Plusieurs fausses informations ont été diffusées par des canaux pro-russes pendant cette visite, dont ce *deepfake* qui contrefait un article de la Tribune, afin de répandre la rumeur d'un trafic de réfugiés entre les deux pays :

¹ Voir notamment : France info : *Ingérence, fake news, achat de votes... En Moldavie, l'ombre de la Russie plane sur les élections législatives*, https://www.franceinfo.fr/monde/europe/union-europeenne/ingerence-fake-news-achat-de-votes-en-moldavie-l-ombre-de-la-russie-plane-sur-les-elections-legislatives_7513003.html



Cependant il semblerait que cette dernière campagne n'ait pas produit l'effet escompté, puisque les élections ont vu la victoire du camp pro-européen, infligeant à la propagande du Kremlin une défaite que l'on pourrait qualifier de cuisante compte tenu des moyens mis en jeu.

C. LE CHOIX EUROPÉEN

La Moldavie a déposé sa candidature d'adhésion à l'Union européenne le 3 mars 2022, dans la foulée de l'agression de l'Ukraine par la Russie ; le statut de candidat à l'adhésion lui a été accordé, à l'unanimité des 27 États membres, le 23 juin 2022 (en même temps qu'à l'Ukraine) ; les négociations en vue de cette adhésion ont débuté le 14 décembre 2023.

Un référendum sur l'inscription dans la Constitution de l'objectif d'adhésion du pays à l'Union européenne a été organisé le 20 octobre 2024 par la présidente Maia Sandu, et a donné une courte victoire (50,46 %) aux pro-européens.

Même si le chemin vers l'adhésion s'annonce long et exigeant, cette célérité inhabituelle offre un contraste frappant avec le traitement réservé notamment aux Balkans occidentaux, dont l'aspiration européenne demeure dans les limbes depuis le sommet de Thessalonique de 2003. En soi, elle

constitue un signal fort sur la détermination des pays membres de l'Union européenne à arrimer le pays au camp européen.

Il n'en reste pas moins que pour parvenir à son objectif européen, un vaste chantier de réformes structurelles attend la république moldave : notamment en matière d'indépendance de la justice, de lutte contre le blanchiment d'argent, de promotion des droits fondamentaux. Le pays devra en effet satisfaire aux critères dits « de Copenhague » conditionnant son intégration :

- **Des institutions stables** garantissant la démocratie, l'état de droit, les droits de l'homme ainsi que le respect et la protection des minorités ;
- **Une économie de marché viable** et la capacité de faire face à la concurrence et au marché de l'Union européenne ;
- **L'acquis communautaire**, c'est-à-dire la capacité de mettre en œuvre les obligations découlant de l'adhésion, et notamment de souscrire aux objectifs de l'Union politique, économique et monétaire.

En juin 2025, le Parlement européen a souhaité intensifier sa coopération en parallèle des efforts de Chişinău pour aligner les lois moldaves sur l'acquis communautaire.

Parallèlement au processus d'élargissement, l'Union européenne et la Moldavie coopèrent également pour renforcer leurs relations politiques et économiques, y compris dans le cadre du Partenariat oriental.

D. L'INCONFORTABLE POSITION D'ÉTAT-TAMPON

Le déclenchement de la guerre d'agression russe contre l'Ukraine, le 24 février 2022, a bouleversé la situation sécuritaire et politique de la région, déjà fragile.

Pour la Moldavie, ce conflit a eu plusieurs répercussions :

Sur le plan sécuritaire, le pays redoute une extension des combats à son territoire, d'autant plus que la Transnistrie se trouve à la frontière avec l'Ukraine et **pourrait être utilisée comme base par les forces russes**.

Sur le plan humanitaire, la Moldavie a accueilli un afflux massif de réfugiés ukrainiens : plus de 800 000 personnes ont traversé le pays depuis 2022, dont environ 110 000 y résident encore durablement, **soit près de 4 % de la population moldave**.

Sur le plan politique, la guerre a accéléré le rapprochement de la Moldavie avec l'Union européenne, dans un contexte où la Russie continue de soutenir les partis anti-européens et de tenter d'influencer la vie politique moldave.

Le positionnement géographique de la Moldavie en fait un État tampon entre l'espace euro-atlantique et la sphère d'influence russe. Cependant le déclenchement du conflit ukrainien l'a contraint à « choisir son camp », et fut l'élément déclencheur de sa demande d'adhésion, alors qu'elle cultivait antérieurement une position non-alignée.

Pour l'Union européenne et pour la France, soutenir l'intégrité territoriale et la souveraineté de la Moldavie est devenu une priorité stratégique, afin d'éviter qu'elle ne devienne un foyer d'instabilité similaire à l'Ukraine avant 2014.

III. FACE À CES ENJEUX, UNE POLITIQUE DE DÉFENSE ENCORE FAIBLE, MALGRÉ L'APPUI MARQUÉ DE L'UNION EUROPÉENNE

La Moldavie est un **État constitutionnellement neutre**, ce qui interdit le stationnement permanent de forces armées étrangères sur son territoire. Ce principe est cependant fragilisé par la présence illégale des troupes russes en Transnistrie depuis 1992.

A. DES FORCES ARMÉES QUI RESTENT MODESTES

Sur une population de 2,5 millions d'habitants résidant au pays, la Moldavie dispose de **6 300 militaires actifs**, auxquels s'ajoutent 58 000 réservistes et environ 1 000 paramilitaires : En comparaison avec la France, elle est proportionnellement à sa population 5 fois moins dotée en effectifs mobilisables.

Le pays ne possède pas d'armes offensives et ses capacités sont également limitées par l'absence de forces aériennes et par des équipements majoritairement hérités de l'époque soviétique, souvent obsolètes.

Le budget de la défense demeure modeste, bien qu'en progression légère et régulière depuis plusieurs années, atteignant **0,55 % du PIB en 2023**, soit environ 75 millions d'euros. La nouvelle Stratégie nationale de sécurité, publiée en décembre 2023, fixe l'objectif d'atteindre 1 % du PIB dans les prochaines années et d'augmenter les partenariats stratégiques bilatéraux avec plusieurs pays européens et atlantiques.

B. UN SOUTIEN OCCIDENTAL MARQUÉ

Les pays occidentaux affirment leur soutien aux capacités de défense moldaves tant dans le cadre de l'OTAN que dans celui de la Facilité européenne pour la paix.

Sur le plan de la coopération internationale, la Moldavie est membre du **Partenariat pour la paix de l'OTAN depuis 1994**.

Un **Pacte d'assistance a été signé en 2015 avec l'OTAN** pour soutenir la Moldavie dans le renforcement et la modernisation de ses forces armées ; le pays bénéficie d'une assistance technique et de formations visant à moderniser et professionnaliser ses forces armées.

Elle est également le **deuxième bénéficiaire de la Facilité européenne pour la paix (FEP) après l'Ukraine**.

Pour 2025, la Moldavie recevra **60 millions €**, dont :

- 40 M€ pour du matériel non létal (détection, protection, logistique),
- 20 M€ pour du matériel létal, notamment pour la détection et l'interception des drones et missiles.

DEUXIEME PARTIE : L'ACCORD CONCLU ENTRE LES GOUVERNEMENTS FRANÇAIS ET MOLDAVE

I. LES PROCÉDURES DE RECONNAISSANCE ET D'ÉCHANGE DE PERMIS DE CONDUIRE

L'utilisation en France de permis de conduire étrangers est juridiquement encadrée par deux procédures :

La première est la **reconnaissance** du permis étranger. Cette reconnaissance est de droit pour les pays membres de l'Union européenne ; pour les pays non membres, cette reconnaissance ne peut être que temporaire ; à l'issue de la période transitoire légale, il devient nécessaire d'être titulaire d'un permis français, obtenu soit par échange, s'il existe un cadre conventionnel à cet effet, soit en repassant l'examen français.

La seconde est la procédure d'**échange**, faisant l'objet, dans le cas de la Moldavie, du présent accord.

A. LA RECONNAISSANCE DE PERMIS DE CONDUIRE ENTRE PAYS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE

Au sein de l'Union européenne, la directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 établit le principe de reconnaissance mutuelle automatique des permis de conduire.

Cette directive repose sur plusieurs objectifs :

- Harmoniser le format et les catégories de permis afin de faciliter leur compréhension et leur usage dans l'ensemble des États membres ;
- Garantir des conditions minimales communes de formation et de sécurité routière ;
- Faciliter la libre circulation des personnes au sein du marché intérieur.

Ainsi, un permis délivré par un État membre est automatiquement reconnu dans tout autre État membre, sans formalité particulière, tant qu'il est en cours de validité et que son titulaire ne commet pas d'infraction entraînant un retrait ou une suspension.

La directive précise en outre que, lorsqu'un État membre échange un permis délivré par un pays tiers, les autres États membres peuvent refuser de reconnaître ce permis échangé, sauf s'il existe un accord bilatéral ou une reconnaissance spécifique. Cette disposition vise à éviter les fraudes et le phénomène dit de « tourisme du permis », où des conducteurs sanctionnés

dans un pays chercheraient à obtenir un permis plus facilement dans un autre État membre.

Un projet de révision de la directive a été présenté par la Commission européenne en mars 2023, prévoyant notamment :

- La possibilité d'un échange automatique des permis de conduire délivrés par des pays tiers considérés comme ayant un niveau de sécurité routière équivalent à celui de l'Union européenne ;
- Une meilleure harmonisation des contrôles et des procédures d'échange ;
- L'introduction de standards numériques communs pour les documents dématérialisés.

Cette révision devrait être adoptée fin 2025 et entrer en vigueur au cours de l'année 2026.

Elle donnera un cadre plus homogène aux États membres, tout en renforçant la sécurité juridique des échanges.

B. RECONNAISSANCE ET ÉCHANGE DE TITRES EN DEHORS DU CADRE EUROPÉEN

En l'absence de cadre européen pour les pays tiers, chaque État membre conserve la liberté de définir ses propres règles pour la reconnaissance et l'échange des permis de conduire émis dans des pays non membres de l'Union européenne.

En France, le régime applicable repose sur le Code de la route et en particulier son article R. 222-3 : tout permis délivré par un État tiers est reconnu en France **pendant un délai d'un an après l'installation du titulaire sur le territoire**.

Au-delà de ce délai, le permis n'est plus reconnu ; deux options existent alors :

- **Échanger le permis étranger** contre un permis français, si un accord bilatéral existe ;
- **Repasser l'intégralité des examens français** du permis de conduire (épreuve théorique du code de la route et épreuve pratique de conduite), si aucun accord n'existe.

Ce système vise plusieurs objectifs :

- Garantir que les conducteurs disposent de compétences et de connaissances conformes aux normes françaises et européennes ;
- Éviter les fraudes documentaires et les usurpations d'identité ;
- Protéger la sécurité routière en empêchant l'utilisation de permis obtenus dans des conditions peu fiables.

Le dispositif de reconnaissance temporaire d'un an permet d'assurer la mobilité des personnes installées récemment, tout en leur laissant le temps d'effectuer les démarches nécessaires.

C'est la procédure qui s'applique notamment actuellement aux permis moldaves moyennant quelques aménagements relatifs au nombre d'heures de cours requis.

II. LES ACCORDS DÉJÀ EN VIGUEUR

A. DU CÔTÉ FRANÇAIS...

La France échange actuellement des permis de conduire avec un nombre important de pays dans le monde.

Elle n'a cependant signé que très peu d'accords formels et juridiquement contraignants dans ce domaine, puisqu'à ce jour, seuls trois pays sont concernés : **Monaco** (accord signé le 31 août 1964), le **Qatar** (accord signé le 6 juillet 2018) et la **Chine** (accord signé le 23 novembre 2018). Ces accords prévoient une réciprocité stricte et des procédures sécurisées de vérification des permis.

La France a surtout développé, à cette même fin, des « **arrangements administratifs** » avec un certain nombre d'États, qui prennent généralement la forme d'échanges de notes verbales entre les ministères compétents.

Ils concernent notamment :

- Des États américains : Arkansas, Caroline du Sud, Colorado, Connecticut, Delaware, Floride, Illinois, Iowa, Maryland, Massachusetts, Michigan, New Hampshire, Ohio, Oklahoma, Pennsylvanie, Texas, Virginie, Wisconsin ;
- Plusieurs provinces canadiennes : Québec, Ontario, Colombie-Britannique, Manitoba, Alberta, Terre-Neuve-et-Labrador, Île-du-Prince-Édouard ;
- D'autres États comme l'Andorre, l'Australie, le Royaume-Uni, l'Iran...

Enfin, la France pratique couramment des échanges de permis en dehors de tout cadre juridique avec 114 États hors Union européenne, impliquant des systèmes administratifs très divers, et dont certains font même l'objet de sanctions internationales (Russie, Iran, Irak, etc.).

Dans sa décision n° 382484 du 21 novembre 2016, le Conseil d'État a cependant pointé la fragilité de tels dispositifs informels en cas de contentieux et affirmé la nécessité de sécuriser juridiquement les échanges de permis de conduire *via* des accords de réciprocité.

Le présent accord permettra ainsi la parfaite sécurisation du dispositif d'échange de permis de conduire mis en place entre la France et la Moldavie.

B. ...ET DU CÔTÉ MOLDAVE

De son côté la Moldavie a d'ores et déjà conclu des accords comparables avec plusieurs pays européens : **l'Italie, l'Allemagne, la Lituanie et la Roumanie.**

III. GENÈSE ET CONTENU DE L'ACCORD

A. UNE DEMANDE DE LONGUE DATE DE LA PARTIE MOLDAVE

La conclusion d'un accord sur l'échange des permis de conduire est une **demande ancienne et récurrente de la Partie moldave qui l'a formulée dès 2013.**

Le 7 mars 2024, le Président de la République française s'est engagé, lors d'un entretien avec la Présidente moldave Maia Sandu, à avancer rapidement vers la conclusion d'un accord formel. Cet engagement s'inscrit dans une démarche plus large de soutien à la Moldavie, alors que celle-ci est confrontée à des ingérences russes massives dans le contexte de sa candidature de l'adhésion à l'Union européenne.

B. LE PÉRIMÈTRE DE L'ACCORD

L'accord signé le 12 juillet 2024 prévoit un cadre réciproque et sécurisé pour l'échange des permis de conduire entre la France et la Moldavie.

Toutefois, tous les permis ne sont pas concernés, puisqu'il ne s'applique qu'aux permis de catégorie B, correspondant aux véhicules légers, soit un poids maximal autorisé de 3,5 tonnes et un nombre de places assises (hors conducteur) de 9 au maximum : l'accord exclut ainsi les permis professionnels.

De plus, seuls les permis délivrés après le 1^{er} janvier 2020 seront éligibles à l'échange., afin de garantir que les titres échangés respectent les standards de sécurité et de fiabilité les plus récents.

Enfin, seuls sont concernés ici les permis strictement moldaves, les titres transnistriens étant hors périmètre.

C. LES BÉNÉFICES ESCOMPTÉS

Cet accord simplifiera dans une large mesure les démarches imposées aux usagers concernés.

Pour la diaspora moldave vivant en France, estimée entre 100 000 et 150 000 personnes, dont les trois quarts environ sont en âge de conduire, les avantages sont multiples : Par rapport à la situation actuelle décrite *supra*, ce dispositif améliorera leur mobilité quotidienne, leur insertion professionnelle, notamment pour les métiers nécessitant un permis, et leur intégration dans la société française.

En effet, les ressortissants moldaves étant souvent des travailleurs du bâtiment ou des journaliers pour lesquels la voiture est un instrument de travail essentiel, l'obligation de repasser un permis français (moyennant quelques aménagements relatifs au nombre d'heures de cours requis), pour pouvoir continuer à circuler en France à l'issue du délai légal d'un an est perçue comme très contraignante.

Pour les Français installés en Moldavie, l'échange, de même, se trouvera facilité, dans la mesure où actuellement la procédure pour obtenir un permis local est complexe et coûteuse - cependant il ne concernera qu'un nombre très modeste de ressortissants (quelques centaines au maximum)¹.

Enfin, **pour les administrations des deux pays**, un cadre sécurisé facilitera les contrôles d'authenticité et la lutte contre les fraudes documentaires. En effet, l'accord prévoit un dispositif sécurisé de vérification des titres, incluant :

- un échange direct d'informations entre les autorités françaises et moldaves ;
- l'utilisation d'un « QR code » ou d'éléments numériques de sécurité pour authentifier les documents ;
- la mise en place d'une coopération renforcée pour détecter les fraudes documentaires.

Ce système permettra de garantir la fiabilité des échanges tout en limitant les risques de falsification.

Sur le plan administratif, la mise en œuvre de l'accord impliquera certes une augmentation du volume de dossiers à traiter par les Centres d'expertise et de ressources des titres (CERT), en particulier celui de Nantes, (compétent pour les échanges de permis hors UE). Cette hausse restera

¹ Ils ne peuvent circuler avec leur permis français que s'il est accompagné d'un permis international pour des séjours de moins de six mois. Au-delà de six mois, ils doivent transformer leur permis français en permis moldave, ce qui implique de passer un test de dépistage des stupéfiants, un examen théorique et pratique de conduite et une visite médicale d'aptitude.

toutefois modérée par rapport au volume global annuel (environ 137 000 dossiers) des permis non européens.

IV. LES GARANTIES APPORTÉES MALGRÉ DES DÉLAIS TRÈS CONTRAINTS

Convenu le 7 mars 2024 par les présidents Macron et Sandu, conclu par échange de notes verbales le 12 juillet de la même année, ratifié par la Partie moldave dès le 30 septembre 2024, ce texte dans sa genèse a fait l'objet d'une diligence pour le moins remarquable au regard des délais habituels. Il a été déposé sur le Bureau du Sénat le 19 juin dernier, et l'espoir du Quai d'Orsay est qu'il puisse être adopté par les deux chambres avant la fin de l'année.

Compte tenu de ces éléments, votre rapporteur a souhaité s'assurer que cette célérité inhabituelle ne dissimulait pas une rédaction hâtive ou inappropriée. C'est pourquoi il a réclamé des Commissaires du Gouvernement des éléments complémentaires afin de s'assurer que les vérifications indispensables n'avaient été négligées et que les permis moldaves offraient des garanties comparables à celles des permis européens ; les documents transmis l'ont pleinement rassuré (voir en annexe), et il apparaît notamment :

- que l'obtention du permis est conditionnée, par catégorie de permis, à un quota d'heures de formation minimum, ainsi qu'à un avis médical ;
- que les examens comportent une partie théorique et une partie pratique, d'une teneur et d'une durée comparables à celle des examens français ;
- que le recrutement (par concours) et la formation des examinateurs apparaissent sérieux ;
- que les infractions routières sont, comme en France, sanctionnées par des peines d'intensité graduelle : contravention, travaux d'intérêt général, retrait du permis, privation de liberté.
- que la Moldavie porte une attention toute particulière à la prévention de la conduite en état d'ébriété ou sous stupéfiants ;
- que les permis concernés par l'accord sont au format biométrique, avec 8 éléments de sécurisation, ce qui les rend difficilement falsifiables (voir en annexe) ;
- que les transferts de données personnelles occasionnés par cet accord sont conformes au RGPD.

CONCLUSION

Bien plus qu'un simple dispositif administratif, l'accord franco-moldave relatif à l'échange des permis de conduire constitue un véritable outil de coopération bilatérale, répondant à une difficulté concrète des usagers ; mais au-delà de cette dimension pratique, il véhicule un message diplomatique fort.

C'est en premier lieu une réponse efficiente à un besoin pratique, puisqu'il permettra de faciliter la mobilité des Moldaves en France et des Français en Moldavie, de simplifier les démarches requises et de réduire les coûts à la charge des diasporas des deux Parties ; à cet égard, il adresse notamment un signal positif à la diaspora moldave vivant en France, dont le rôle politique et économique est particulièrement important. L'accord permet de plus de renforcer la sécurité et la fiabilité des titres grâce à des procédures d'authentification solides.

En second lieu, il participe à la construction d'une coopération renforcée avec la Moldavie, en apportant un soutien marqué à son choix européen et en renforçant l'image de la France comme partenaire de confiance ainsi que comme acteur engagé pour la stabilité et la sécurité en Europe de l'Est.

L'approbation rapide de cet accord répond à une urgence politique et géopolitique que les Présidents des deux pays ont soulignée ; la Moldavie a quant à elle notifié à la France l'accomplissement de ses procédures internes de ratification par note verbale du 30 septembre 2024.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 22 octobre 2025, sous la présidence de M Cédric Perrin, Président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de M. André Guiol sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord n°764 autorisant l'approbation d'un accord bilatéral entre la République française et la République de Moldavie relatif à l'échange de permis de conduire.

M. André Guiol, rapporteur. – Nous examinons un accord entre les gouvernements de la République française et de la République de Moldavie relatif à l'échange des permis de conduire, qui est attendu avec impatience par la partie moldave.

Le rapporteur projette une présentation PowerPoint en complément de son propos.

Petit pays enclavé entre la Roumanie, avec laquelle il partage une histoire commune, et l'Ukraine, la Moldavie compte 3,5 millions d'habitants, dont une importante diaspora de près de 1 million de personnes.

En son sein, on soulignera la situation très spécifique de la Transnistrie, territoire frontalier avec l'oblast ukrainien d'Odessa, sécessionniste et indépendant *de facto* depuis 1992. Bien que la communauté internationale ne le reconnaisse pas comme tel, il n'est plus contrôlé par la Moldavie, mais bien par la Russie, et sa population a largement soutenu, en 2006, un référendum proposant son rattachement à la Russie, qui y maintient une présence militaire de quelque 1 500 soldats. Enfin, au sud du pays, la Gagaouzie, territoire turcophone sous influence russe, a quant à lui le statut de région autonome.

Cette situation géostratégique particulièrement complexe et sensible place la République moldave au cœur de tensions extrêmes. Pays neutre, il cultive un équilibre fragile entre ses voisins européens et une Russie qui met tout en œuvre pour accroître son influence sur lui. L'agression russe de l'Ukraine, le 24 février 2022, fut l'événement déclencheur de sa demande d'adhésion à l'Union européenne, engageant un processus d'intégration long et exigeant, mais aussi une modification sensible du fragile équilibre antérieur.

C'est pourquoi le 28 septembre dernier, alors que les élections législatives opposaient le camp pro-européen, dirigé par son actuelle présidente Maia Sandu, et le camp pro-russe, le peuple moldave se trouvait à la croisée des chemins. Le scrutin a fait l'objet de la part d'acteurs proches du Kremlin d'ingérences et de tentatives de manipulation d'une ampleur peut-être sans précédent, à travers des campagnes de désinformation massives telles que *Overload* ou *Matriochka*, orchestrées par des hackers et relayées par des robots ou des influenceurs à la solde de Moscou. Des achats de votes et des intimidations ont également été signalés, ainsi que de nombreuses

fake news. À titre d'exemple, le déplacement récent d'un groupe de sénateurs a été le prétexte d'un *deepfake* contrefaisant un article de *La Tribune* dont le titre était : « Un groupe de sénateurs français a l'intention de se mettre d'accord avec la présidente Sandu sur la réinstallation de réfugiés de la France vers la Moldavie en échange d'un soutien financier. »

Mais, comme vous le savez, les électeurs moldaves ont majoritairement soutenu le camp européen, infligeant à la propagande du Kremlin une défaite que l'on pourrait qualifier de cuisante compte tenu des moyens mis en jeu.

Tel est le contexte dans lequel a été élaboré ce projet d'accord, que l'on ne peut appréhender pleinement sans avoir en tête l'enjeu majeur que constituent la stabilité du pays et la consolidation de son arrimage, encore fragile, au camp européen. L'accord qui est soumis à votre examen va dans ce sens et exprime la volonté française d'approfondir ses liens avec la Moldavie. Le Président de la République s'était engagé, le 7 mars 2024, lors d'un entretien avec la Présidente Sandu, à sa rapide ratification.

Sur le fond, on pourrait penser que son enjeu est mineur au regard des problématiques de défense qui font d'ordinaire l'objet de nos travaux. Cependant, pour les quelque 100 000 à 150 000 Moldaves vivant en France, la validité de leurs permis de conduire représente de longue date une problématique importante, notamment en milieu professionnel.

En effet, l'utilisation en France de permis de conduire émis hors Union européenne est juridiquement encadrée par une procédure stricte, à deux niveaux.

Le premier niveau, qui constitue actuellement pour la Moldavie la procédure en vigueur par défaut, prévoit, en vertu de l'article R. 222-3 du code de la route, la reconnaissance temporaire du permis étranger. Cependant, à l'issue d'une période d'un an à compter de la date d'établissement de la résidence en France du titulaire, ce dernier doit obtenir un permis français, soit par échange, s'il existe un cadre conventionnel à cet effet, soit en repassant l'examen en France, moyennant quelques aménagements relatifs au nombre d'heures de cours requis. Pour les ressortissants moldaves résidant en France, qui sont bien souvent des travailleurs du bâtiment ou des travailleurs saisonniers pour lesquels la voiture est un instrument de travail essentiel, cette contrainte, en l'absence de cadre conventionnel d'échange, est ressentie comme très pénalisante.

Le second niveau est la procédure d'échange à proprement parler, qui fait l'objet de cet accord. Dans ce cadre, le ressortissant moldave remettrait aux autorités françaises son permis de conduire moldave en échange de la délivrance du permis français, et inversement lorsqu'il quitte le territoire français.

Seraient concernés uniquement les permis de conduire des véhicules de moins de dix places et d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal

à 3,5 tonnes – c'est-à-dire de catégorie B, à l'exclusion des permis professionnels –, délivrés depuis le 1^{er} janvier 2020. Je précise que l'accord ne vise que les permis spécifiquement moldaves, les documents transnistriens étant hors périmètre.

L'accord prévoit, bien sûr, une réciprocité, même si, côté français, seul un petit nombre de résidents en Moldavie – de l'ordre de quelques centaines – serait concerné. Il n'en reste pas moins que les facilités permises par cet accord seront pour eux bienvenues.

Ce mécanisme d'échange de permis est une procédure courante. La France a par ailleurs signé des accords bilatéraux comparables avec Monaco, le Qatar et la Chine. En outre, elle a conclu une vingtaine d'arrangements administratifs dans le même sens avec divers pays et pratique également des échanges de permis en l'absence de tout cadre juridique. Le Conseil d'État estime cependant que seul le cadre conventionnel apporte une sécurité juridique convenable aux échanges pratiqués, ce qui explique le choix qui a été fait ici d'un accord bilatéral.

De son côté, la Moldavie a d'ores et déjà conclu des accords comparables avec plusieurs pays européens : l'Italie, l'Allemagne, la Lituanie et la Roumanie.

Convenu le 7 mars 2024 par les présidents Macron et Sandu, conclu par échange de notes verbales le 12 juillet de la même année, ratifié par la partie moldave dès le 30 septembre 2024, ce texte a fait l'objet dans sa genèse d'une diligence pour le moins remarquable au regard des délais habituels. Il a été déposé sur le bureau du Sénat le 19 juin dernier, et l'objectif du Quai d'Orsay est qu'il puisse être adopté par les deux chambres avant la fin de l'année.

Dans un premier temps, je vous avouerai que cette célérité m'a quelque peu inquiété et fait craindre une rédaction hâtive ou inappropriée. C'est pourquoi j'ai réclamé des commissaires du Gouvernement des éléments complémentaires afin de m'assurer qu'aucune vérification indispensable n'avait été négligée et que les permis moldaves offraient des garanties comparables à celles des permis européens. Les éléments transmis m'ont pleinement rassuré. Il apparaît notamment que l'obtention du permis est conditionnée, par catégorie de permis, à un quota d'heures de formation minimum, ainsi qu'à un avis médical. En outre, les examens comportent une partie théorique et une partie pratique, d'une teneur et d'une durée comparables à celle des examens français ; le recrutement par concours et la formation des examinateurs paraissent sérieux ; et les infractions routières sont, comme en France, sanctionnées par des peines d'intensité graduelle : contravention, retrait du permis, travaux d'intérêt général, privation de liberté. La Moldavie porte également une attention toute particulière à la prévention de la conduite en état d'ébriété ou sous stupéfiants. Les permis concernés par l'accord sont au format biométrique et comportent huit

éléments de sécurisation, ils sont donc difficilement falsifiables. Enfin, les transferts de données personnelles occasionnés par cet accord sont conformes au règlement général sur la protection des données (RGPD).

Mes chers collègues, compte tenu de ces éléments, je vous propose d'approuver ce texte, qui tout en répondant à une demande récurrente des ressortissants moldaves établis en France, consolide nos liens avec la République moldave, dans un contexte où un tel rapprochement constitue un signal fort.

L'examen de ce projet de loi est inscrit en séance publique à l'ordre du jour du mercredi 29 octobre prochain, selon la procédure simplifiée, ce à quoi la Conférence des Présidents, ainsi que votre rapporteur, a souscrit.

Mme Évelyne Perrot. – Tous les trafics observés dans le Grand Est – cambriolages, ou autres – sont le fait de bandes venues de pays de l'Est, comme la Serbie ou la Moldavie. J'espère que cet échange de permis de conduire ne se fera qu'à des fins professionnelles. Pour ma part, je m'abstiendrai sur ce texte.

M. André Guiol, rapporteur. – Les accords bilatéraux ont précisément pour intérêt d'aider à la gestion de telles difficultés.

Le projet de loi est adopté sans modification.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

S.E. Madame Corina CĂLUGĂRU, Ambassadeur de la République de Moldova en France ;

Pour le Ministère de l'Europe et des affaires étrangères :

M. Yannick ANDRIANARAHINJAKA, Chef de mission, Mission des conventions et de l'entraide judiciaire, Direction des Français à l'étranger et de l'administration consulaire ;

M. Alexandre JOAO, rédacteur Moldavie, Sous-direction de la Russie et de l'Europe orientale, Direction de l'Europe continentale ;

Mme Claire GIROIR, consultante juridique à la Mission des Accords et Traités (DJ/MAT), Direction des affaires juridiques ;

Mme Mathilde TUFFERY, stagiaire à la Mission des Accords et Traités (DJ/MAT), Direction des affaires juridiques ;

Pour la Direction de la Sécurité Routière (DSR) du MI :

M. François GIBELLI, Conseiller technique Europe et International, Délégation à la sécurité routière, Ministère de l'intérieur ;

M. Jean-Marc ANDRÉ, Direction des Affaires européennes et internationales, Ministère de l'Intérieur.

ANNEXES

ANNEXE 1 : DÉCLARATION POUR INFORMATION

DÉCLARATION POUR INFORMATION

1. DONNEES GENERALES RELATIVES A L'EDUCATION ET A LA SECURITE ROUTIERES

1.1. Informations générales

Nombre d'habitants : *à la date de 01.10.2025 dans le Registre National de la population étaient enregistrées (à domicile/résidence) en République de Moldavie 3 187 736 personnes.*

Nombre de personnes titulaires d'un permis de conduire : **1 063 209** (à la date du 01.09.2025)

Parmi ceux-ci :

Hommes : 743321

Femmes : 319888

1.2. Données accidentologie

- Nombre de personnes décédées des suites d'un accident de la circulation :

2022	2023	2024
217	198	209

- Catégories de véhicules impliqués en % dans les accidents en général, en 2024 :

Motos	9,66 %
Voitures	71,57 %
Autocar	4,7%
Transport routier	2,9%

1.3. Aptitude médicale à la conduite

- Existe-t-il un contrôle médical d'aptitude pour conduire ? **Oui**
- Existe-t-il une procédure d'approbation pour les médecins ? **Oui**
- Fréquence visites médicales :

Âge	Jusqu'à 65 ans	Fréquence	De 1 an jusqu'à 10 ans, selon l'état de santé
Age	Après 65 ans	Fréquence	obligatoire tous les 3 années

1.4. Gestion des droits à conduire

- Existe-t-il un fichier national ou local informatisé des permis de conduire ? **Oui**
- Existe-t-il un système de permis à points ? **Oui**
- Existe-t-il un système de permis probatoire ? **Non**
- Existe-t-il une formation continue pour les chauffeurs professionnels ? **Oui**

1.5. Types de sanctions prévues en cas d'infraction

1.	2.	3.	4.	5
Privation de la liberté	Annulation du droit de conduire des véhicules et rétention du permis de conduire	Privation du droit de conduire des véhicules pour une durée maximale de 5 ans	Travail non rémunéré au profit de la Communauté	Amende

1.6. Autorités et réglementations

Nom et coordonnées du service chargé de la réglementation relative au permis de conduire :

Ministère de l'Intérieur

République de Moldavie, MD-2012, municipalité Chisinau, boulevard STEFAN CEL MARE 75,

E-mail: mai@mai.gov.md

Tel : +373 22 255 830, télécopieur : +373 22 255 236

Nom et coordonnées du service en charge de la vérification des droits à conduire :

"L'agence des Services Publique" (Agentia Servicii Publice)

République de Moldavie, MD-2012, municipalité Chişinău,

rue Aleksandr Puskin, 42,

E-mail : asp@asp.gov.md, dimtcca@asp.gov.md,

Tel: +373 22 59 46 54, télécopieur : +373 22 21 2259."

Principaux textes législatifs, réglementaires et site(s) Internet recensant ces informations :

- Loi 131 du 07.06.2007 relative à la sécurité routière ;
- Règlement concernant la procédure d'examen pour l'obtention du droit de conduire des véhicules, la délivrance et la validité du permis de conduire, approuvé par décision gouvernementale n° 181 du 23 mars 2022.
- Publié sur le site web : www.justice.md

2. FORMATIONS, CATÉGORIES ET EXAMENS RELATIF A L'ÉDUCATION ROUTIERE

2.1 Mode(s) de formations proposé(s)

Etablissement d'enseignement **Oui**

Conduite accompagnée : **Non**

Formation par d'autres modes (Éducation nationale, voie professionnelle, autre) ⁴ : **Oui**

2.1.1 Formation des enseignants à la conduite et des accompagnateurs

Formation du personnel enseignant (établissement d'enseignement) sur la base des programmes accrédités par l'Agence pour l'évaluation de la Qualité de l'Éducation et de la Recherche, avec la délivrance du modèle de Certificat du Ministère de l'Éducation et de la Recherche, par l'intermédiaire du Centre des Technologies de l'Information et de la Communication en Éducation (subordonné au Ministère).

Mode de recrutement :

L'approche de l'Unité de formation des conducteurs de véhicules

Durée de la formation :

- I. *Didactique spécialisée (conduite de véhicules)* – 2 semaines
- II. *Psychopédagogie* - 2 semaines

Volume d'heures dédiées :

- I. *Didactique spécialisée (conduite de véhicules)*
 - 75 heures contact direct (22 heures théoriques ; 53 heures pratiques); 225 heures d'étude individuelle ;
- II. *Psychopédagogie*
 - 75 heures contact direct (23 heures théoriques ; 52 heures pratique); 225 heures étude individuelle ;

Conditions particulières :

Les moniteurs d'auto-école ne sont autorisés à former des personnes en vue d'obtenir le droit de conduire des véhicules que s'ils sont titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle, valable cinq ans maximum à compter de sa date de délivrance.

Pour obtenir un certificat d'aptitude professionnelle, le candidat doit être titulaire d'un diplôme d'études secondaires, d'un diplôme d'enseignement secondaire spécialisé ou d'un diplôme d'enseignement supérieur. Il doit suivre une formation professionnelle de moniteur d'auto-école au sein d'une unité de formation agréée pour le personnel des transports routiers, sanctionnée par la réussite à l'examen de fin d'études.

La personne sollicitant la délivrance d'un certificat de moniteur d'auto-école doit, outre les exigences en matière de formation, remplir les conditions suivantes :

- a) être âgé d'au moins 25 ans ;
- b) être titulaire depuis au moins 5 ans du droit de conduire au moins pour la catégorie pour laquelle le certificat est demandé ;
- c) ne pas avoir subi de suspension du droit de conduire au cours des 3 dernières années ;
- d) être médicalement apte à exercer l'activité concernée ;

Le certificat initial de moniteur d'auto-école peut être obtenu pour une ou plusieurs des catégories/sous-catégories A/A1, A2 ; B/B1 et BE. Après une période d'au moins 2 ans d'activité effective en tant que moniteur d'auto-école, il est également possible d'obtenir une certification pour les autres catégories/sous-catégories.

Le certificat de moniteur d'auto-école est renouvelé tous les 5 ans, uniquement après avoir suivi une formation professionnelle.

2.1.2. Formation des examinateurs

Méthode de recrutement : par concours

Durée de la formation :

- I. *Didactique spécialisée (conduite des véhicules)* – 2 semaines
- II. *Formation des évaluateurs au système de formation des conducteurs* - 2 semaines

Volume de heures attribuées :

I. Didactique spécialisée (conduite des véhicules)

- 75 heures contact direct (22 heures théoriques ; 53 heures pratiques); 225 heures d'étude individuelle ;

II. Formation des évaluateurs au système de formation des conducteurs

- 75 heures contact direct (21 heures théoriques ; 54 heures pratiques); 225 heures d'étude individuelle ;

Conditions particulières :

L'examen des candidats à la conduite de véhicules est effectué par des examinateurs agréés ayant suivi avec succès, sur la base d'un examen, une formation initiale spécifique, puis, une fois tous les cinq ans, une formation continue spécifique d'examineur au sein d'un établissement d'enseignement spécialisé, selon des programmes approuvés par le ministère de l'Éducation nationale et de la Recherche.

La personne sollicitant un emploi et une autorisation d'examineur au sein de l'Agence de services publics doit remplir les conditions suivantes :

- (1) être âgé d'au moins 23 ans ;
- (2) être titulaire d'un diplôme d'un établissement d'enseignement supérieur et avoir suivi la formation initiale d'examineur conformément aux conditions fixées par le ministère de l'Éducation nationale et de la Recherche ;
- (3) être titulaire du droit de conduire des véhicules de la catégorie/sous-catégorie concernée depuis au moins 5 ans ;
- (4) posséder des connaissances et des compétences dans le domaine de la conduite de véhicules, ainsi que des compétences en matière d'évaluation ; (5) Être médicalement apte à exercer l'activité concernée (détenir un certificat médical valide du conducteur du véhicule et du candidat à l'obtention du droit de conduire des véhicules (formulaire n° 083/e).

Chaque examinateur est soumis à une évaluation annuelle en cours d'emploi par une commission constituée de membres du personnel des structures hiérarchiques de la subdivision compétente, portant sur l'assurance qualité du processus d'examen et la formation professionnelle continue, ainsi que sur les évaluations périodiques des résultats de l'épreuve pratique à laquelle il a participé.

Les examinateurs des subdivisions compétentes ne peuvent pas occuper simultanément un poste d'enseignant dans une unité de formation du personnel du secteur des transports routiers.

2.1.3. Formation des candidats

Catégories de permis de conduire délivrées actuellement		
Catégories des permis	Caractéristiques techniques (poids, puissance, rapport puissance/poids, autre éléments) de chaque catégories de permis de conduire	Durée de validité maximum de la catégorie
AM	Cyclomoteur , à savoir véhicule à deux ou trois roues, dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h (à l'exception de ceux dont la vitesse est inférieure ou égale à 25 km/h), équipé d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm ³ et d'une puissance ne dépassant pas 4 kW, dans le cas d'un moteur électrique. La puissance maximale du moteur d'un cyclomoteur à trois roues ne doit pas dépasser 4 kW pour les autres moteurs à combustion interne.	10 ans

A1	Motocyclette d'une cylindrée maximale de 125 cm ³ et d'une puissance ne dépassant pas 11 kW et un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg et tricycle d'une puissance ne dépassant pas 15 kW	10 ans
A2	Motocyclette d'une puissance n'excédant pas 35 kW et d'un rapport puissance/poids n'excédant pas 0,2 kW/kg et non dérivée d'un véhicule ayant plus du double de sa puissance	10 ans
A	Moto avec ou sans side-car. Tricycle d'une puissance supérieure à 15 kW.	10 ans
B1	Quadricycles motorisés	10 ans
B	Véhicule à moteur dont le nombre de places assises, hors siège conducteur, n'excède pas 8 et dont la masse totale autorisée n'excède pas 3 500 kg ; ensemble de véhicules composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque dont la masse totale autorisée n'excède pas 750 kg ; ensemble de véhicules composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque dont la masse totale autorisée est supérieure à 750 kg, mais inférieure ou égale à la masse à vide du véhicule tracteur, et dont la masse totale autorisée de l'ensemble n'excède pas 3 500 kg.	10 ans
BE	L'ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, et la masse totale maximale autorisée de l'ensemble dépasse 3 500 kg	10 ans
C1	Véhicule à moteur , autre que celui de catégorie D1 ou de catégorie D, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg mais inférieure ou égale à 7 500 kg, comportant un nombre de places assises inférieur ou égal à 8, outre le siège conducteur ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.	10 ans
C1E	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C1 et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, à condition que la masse totale maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12 000 kg et que la masse totale maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur.	10 ans
C	Véhicule à moteur , à l'exception des véhicules de catégorie D1 ou D, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg et dont le nombre de places assises est inférieur ou égal à 8, à l'exclusion du siège conducteur ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.	10 ans
CE	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg	10 ans
D1	Véhicule à moteur destiné au transport de passagers, comportant entre 8 et 16 places assises, hors siège conducteur, et d'une longueur maximale de 8 m ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie D1 et d'une remorque dont la masse totale autorisée ne dépasse pas 750 kg.	10 ans
D1E	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie D1 et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, à condition que la masse totale maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse	10 ans

	pas 12 000 kg et que la masse totale maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur.	
D	Véhicule automobile destiné au transport de passagers, comportant plus de 8 places assises, à l'exclusion du siège du conducteur ; Ensemble de véhicules, composé d'un véhicule tracteur de catégorie D et d'une remorque dont la masse totale maximale autorisée n'excède pas 750 kg	10 ans
DE	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie D et d'une remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg	10 ans
F (Catégorie Nationale Non proposée pour la conversion)	Trolleybus	
H (Catégorie Nationale Non proposée pour la conversion)	Tracteur routier avec ou sans remorque, ainsi que machines et mécanismes automoteurs à usages divers	
et (Catégorie Nationale Non proposée pour la conversion)	Tramway	

Conditions requises pour obtenir les différentes catégories de permis de conduite				
Catégories demandées	Âge nécessaire	Précédent permis demandé ¹⁰	Volume de formation requise ¹¹	Avis médical (oui/non)
AM	16	Pas demandé	270 (théorique+pratique)	Oui
A1	16	Pas demandé	270 (théorique+pratique)	Oui
A2	18	Pas demandé	270 (théorique+pratique)	Oui
A	a) 24 ans ; b) 20 ans - si vous avez un permis de catégorie A2, pour une durée de 2 ans c) 20 ans - pour la conduite d'un tricycle d'une puissance supérieure à 15 kW ;	Oui, permis A2 depuis au moins 2 ans, en cas de demande de catégorie A, jusqu'à l'âge de 24 ans.	270 (théorique+pratique)	Oui
B1	18	Pas demandé	272 (théorique+pratique)	Oui
B	18	Pas demandé	300 (théorique + pratique)	Oui
BE	18	Permis B	138 (théorique+pratique)	Oui
C1	18	Permis B	180 (théorique+pratique)	Oui
C1E	18	Permis BC1	150 (théorique+pratique)	Oui
C	21	Permis B	180 (théorique+pratique)	Oui
CE	21	Permis BC	150 (théorique+pratique)	Oui
D1	21	Permis B depuis au moins 2 ans	180 (théorique+pratique)	Oui
D1E	21	Permis BD1	150 (théorique+pratique)	Oui
D	24	Permis BD1 depuis au moins 2 ans ou permis de conduire BC depuis au moins 2 ans	180 (théorique+pratique)	Oui

DE		La catégorie DE s'obtient si vous êtes titulaire d'un permis des catégories CE et D		Oui
----	--	---	--	-----

La formation pratique est assurée :

- uniquement sur des véhicules à changement de vitesse automatique
- uniquement sur des véhicules à changement de vitesse manuel
- sur les deux types de véhicules : **Oui**

2.2 Examens

Catégorie de permis demandé	Conditions d'obtention						
	Formation		Examen				
	Théorie	Pratique (conduite)	Epreuve théorique Durée de l'épreuve		Epreuve pratique Préciser la durée de chaque épreuve		
			Écrit (système d'examen automatisé)	Oral	Hors circulation	En circulation	
						(Manœuvres spéciales)	(Conduire en circulation)
AM	252 heures	18 heures	30 minutes	-	15 minutes	-	
A1	252 heures	18 heures	30 minutes	-	15 minutes	-	
A2	252 heures	18 heures	30 minutes	-	15 minutes	-	
A	252 heures	18 heures	30 minutes	-	15 minutes	-	
B1	252 heures	20 heures	30 minutes	-	15 minutes	-	
B	252 heures	48 heures	30 minutes	-		5-10 minutes	25 minutes
BE	138 heures	10 heures	38 minutes	-		5-10 minutes	25 minutes
C1	148 heures	32 heures	38 minutes			5-10 minutes	45 minutes
C1E	136 heures	14 heures	38 minutes			5-10 minutes	45 minutes
C	148 heures	32 heures	38 minutes			5-10 minutes	45 minutes
CE	136 heures	14 heures	38 minutes			5-10 minutes	45 minutes
D1	156 heures	24 heures	38 minutes			5-10 minutes	45 minutes
D1E	136 heures	14 heures	38 minutes			5-10 minutes	45 minutes
D	156 heures	24 heures	38 minutes			5-10 minutes	45 minutes

La catégorie de permis DE ne peut être obtenue que si un permis de catégorie CE et D est disponible.

Les catégories de permis F, H et I sont des catégories nationales et ne sont pas proposées pour la conversion.

Exister un examen pratique spécifiquement :

Pour les candidats ayant suivi la formation pratique sur un véhicule à changement de vitesse manuel ? **Oui**

Pour les candidats ayant suivi la formation pratique sur un véhicule à changement de vitesse automatique ? **Oui**

3. PERMIS DE CONDUIRE EN CIRCULATION

3.1. Modèles de permis de conduire en circulation

Nombre de modèles dans circulation : *En République Moldavie en circulation il existe 3 modèles de permis de conduire.*

3.2. Les différents modèles de permis de conduire en circulation

Les modèles de permis de conduire en circulation en République de Moldavie, dans l'ordre du plus récent au plus ancien :

(1) le permis de conduire modèle 2019, approuvé par décision gouvernementale n° 388 du 07.08.2019, délivré à partir du 01.01.2020.

(2) le permis de conduire modèle 2015, approuvé par décision gouvernementale n° 398 du 16.06.2015, émis entre le 01.09.2015 et le 31.12.2019.

(3) le permis de conduire modèle 1995, approuvé par décision gouvernementale n° 778 du 20.11.1995, publié entre le 01.11.1995 et le 31.12.2010.

Les permis de conduire des modèles 2015 et 2019 sont approuvés et mis en œuvre dans le cadre le programme national d'harmonisation des législations nationales dans le domaine couvert par les dispositions de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20.12.2006 relative au permis de conduire.

Le permis de conduire modèle 1995 est conforme à l'annexe 6 de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 08.11.1968, à laquelle la République de Moldova a adhéré par la décision du Parlement n° 1318 du 02.03.1993.

3.2.1 Modèles de permis n°1 *(modèle le plus récent)

Permis de conduire modèle 2019, approuvé par décision gouvernementale n° 388 du 07.08.2019, délivré à partir du 01.01.2020.

Catégories figurant sur le modèle n°1	Caractéristiques techniques (poids, puissance, rapport puissance/poids, autres éléments) de chaque catégorie de permis de conduire	Durée de validité maximale des catégories
AM	Cyclomoteur, à savoir véhicule à deux ou trois roues, dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h (à l'exception de ceux dont la vitesse est inférieure ou égale à 25 km/h), équipé d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm ³ et d'une puissance ne dépassant pas 4 kW, dans le cas d'un moteur électrique. La puissance maximale du moteur d'un cyclomoteur à trois roues ne doit pas dépasser 4 kW dans le cas des autres moteurs à combustion interne.	10 ans
A1	Motocyclette d'une cylindrée maximale de 125 cm ³ et d'une puissance ne dépassant pas 11 kW et un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg et tricycle d'une puissance ne dépassant pas 15 kW	10 ans
A2	Motocyclette d'une puissance n'excédant pas 35 kW et d'un rapport puissance/poids n'excédant pas 0,2 kW/kg et non dérivée d'un véhicule ayant plus du double de sa puissance	10 ans
A	Moto avec ou sans side-car. Tricycle d'une puissance supérieure à 15 kW.	10 ans
B1	Quadricycles motorisés	10 ans

B	Véhicule à moteur dont le nombre de places assises, hors siège conducteur, n'excède pas 8 et dont la masse totale maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque dont la masse totale maximale autorisée n'excède pas 750 kg ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, mais inférieure ou égale à la masse propre du véhicule tracteur, et dont la masse totale maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 3 500 kg.	10 ans
BE	L'ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, et la masse totale maximale autorisée de l'ensemble dépasse 3 500 kg	10 ans
C1	Véhicule à moteur , autre que celui de la catégorie D1 ou de la catégorie D, d'une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg mais n'excédant pas 7 500 kg, avec un nombre de places assises n'excédant pas 8, en plus du siège du conducteur ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur à moteur de la catégorie C1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg	10 ans
C1E	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C1 et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, à condition que la masse totale maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12 000 kg et que la masse totale maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur	10 ans
C	Véhicule à moteur , à l'exception des véhicules de catégorie D1 ou D, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg et dont le nombre de places assises est inférieur ou égal à 8, à l'exclusion du siège conducteur ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.	10 ans
CE	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg	10 ans
D1	Véhicule à moteur destiné au transport de passagers, comportant entre 8 et 16 places assises, siège conducteur non compris, et d'une longueur maximale n'excédant pas 8 m ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie D1 et d'une remorque dont la masse totale maximale autorisée n'excède pas 750 kg.	10 ans
D1E	Ensemble de véhicules , constitué d'un véhicule tracteur de catégorie D1 et d'une remorque dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, à condition que la masse totale maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12 000 kg et que la masse totale maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur.	10 ans
D	Véhicule automobile destiné au transport de passagers, comportant plus de 8 places assises, hors siège conducteur ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie D et d'une remorque dont la masse totale autorisée n'excède pas 750 kg.	10 ans
DE	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie D et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg	10 ans
F (Catégorie nationale non proposée à la conversion)	Trolleybus	
H (Catégorie nationale non proposée à la conversion)	Tracteur routier avec ou sans remorque, ainsi que machines et mécanismes automoteurs à usages divers	

I (Catégorie nationale non proposée à la conversion)	Tramway	
--	----------------	--

Sécurisation permis de conduire (modèle n° 2019) :

Date de mise en circulation : **01.01.2020.**

Durée de validité administrative du permis de conduire : **10 ans.**

Format et dimensions permis: **format ID-1 (85,6 MM x 54 mm) :**

Timbres fiscaux : **Non**

Nombre de points de sécurisation : **8 éléments de sécurisations.**

3.2.2. Modèle de permis n° 2 :

Permis de conduire modèle 2015, approuvé par décision gouvernementale n° 398 du 16.06.2015, délivré sur la période 01.09.2015 – 31.12.2019

Catégories figurant sur le modèle n°2	Caractéristiques techniques (poids, puissance, rapport puissance/poids, autre éléments) de chaque catégorie de permis de conduire	Durée de validité maximale des catégories	Correspondance avec les autres catégories
A1	Motocyclette d'une cylindrée maximale de 125 cm ³ et d'une puissance ne dépassant pas 11 kW et un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg et tricycle d'une puissance ne dépassant pas 15 kW	10 ans	Correspond au modèle n°1
A2	Motocyclette d'une puissance n'excédant pas 35 kW et d'un rapport puissance/poids n'excédant pas 0,2 kW/kg et non dérivée d'un véhicule ayant plus du double de sa puissance	10 ans	Correspond au modèle n°1
A	Moto avec ou sans side-car. Tricycle d'une puissance supérieure à 15 kW.	10 ans	Correspond au modèle n°1
B1	Quadricycles motorisés	10 ans	Correspond au modèle n°1
B	Véhicule à moteur dont le nombre de places assises, hors siège conducteur, n'excède pas 8 et dont la masse totale maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque dont la masse totale maximale autorisée n'excède pas 750 kg ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, mais inférieure ou égale à la masse propre du véhicule tracteur, et dont la masse totale maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 3 500 kg.	10 ans	Correspond au modèle n°1
BE	L'ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, et la masse totale maximale autorisée de l'ensemble dépasse 3 500 kg	10 ans	Correspond au modèle n°1
C1	Véhicule à moteur , autre que celui de la catégorie D1 ou de la catégorie D, d'une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg mais n'excédant pas 7 500 kg, avec un nombre de places assises n'excédant pas 8, en plus du siège du conducteur ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur à moteur de la catégorie C1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg	10 ans	Correspond au modèle n°1

C1E	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C1 et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, à condition que la masse totale maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12 000 kg et que la masse totale maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur	10 ans	Correspond au modèle n°1
C	Véhicule à moteur , à l'exception des véhicules de catégorie D1 ou D, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg et dont le nombre de places assises est inférieur ou égal à 8, à l'exclusion du siège conducteur ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.	10 ans	Correspond au modèle n°1
CE	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg	10 ans	Correspond au modèle n°1
D1	Véhicule à moteur destiné au transport de passagers, comportant entre 8 et 16 places assises, siège conducteur non compris, et d'une longueur maximale n'excédant pas 8 m ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie D1 et d'une remorque dont la masse totale maximale autorisée n'excède pas 750 kg.	10 ans	Correspond au modèle n°1
D1E	Ensemble de véhicules , constitué d'un véhicule tracteur de catégorie D1 et d'une remorque dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg, à condition que la masse totale maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12 000 kg et que la masse totale maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur.	10 ans	Correspond au modèle n°1
D	Véhicule automobile destiné au transport de passagers, comportant plus de 8 places assises, hors siège conducteur ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie D et d'une remorque dont la masse totale autorisée n'excède pas 750 kg.	10 ans	Correspond au modèle n°1
DE	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie D et d'une remorque, dont la masse totale maximale autorisée est supérieure à 750 kg	10 ans	Correspond au modèle n°1
F (Catégorie nationale non proposée à la conversion)	Trolleybus		
H (Catégorie nationale non proposée à la conversion)	Tracteur routier avec ou sans remorque, ainsi que machines et mécanismes automoteurs à usages divers		
I (Catégorie nationale non proposée à la conversion)	Tramway		

Sécurisation permis de conduire (modèle n° 2015) :

Date de mise en circulation : **01.09.2015.**

Durée de validité administrative du permis de conduire : **10 ans.**

Format et dimensions permis: **format ID-1 (85,6 MM x 54 mm) :**

Timbres fiscaux : **Non**

Nombre de points de sécurisation : **8 éléments de sécurisations.**

3.2.3. Modèle de permis n° 3 :

Permis de conduire modèle 1995, approuvé par décision gouvernementale n° 778 du 20.11.1995, délivré sur la période 01.11.1995 – 31.12.2010

Catégories figurant sur le modèle n°3	Caractéristiques techniques (poids, puissance, rapport puissance/poids, autre éléments) de chaque catégorie de permis de conduire	Durée de validité maximale des catégories	Correspondance avec les autres catégories
A	Motocyclette	Avec durée de validité illimitée	Correspond aux modèles n°1, N° 2
B	Véhicule à moteur dont le nombre de places assises, hors siège conducteur, n'excède pas 8 et dont la masse totale autorisée n'excède pas 3 500 kg ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque dont la masse totale autorisée n'excède pas 750 kg ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque dont la masse totale autorisée est supérieure à 750 kg, mais inférieure ou égale à la masse à vide du véhicule tracteur, et dont la masse totale autorisée de l'ensemble n'excède pas 3 500 kg.	Avec durée de validité illimitée	Correspond aux modèles n°1, N° 2
C	Véhicule à moteur , à l'exception des véhicules de catégorie D1 ou D, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg et dont le nombre de places assises est inférieur ou égal à 8, hors siège conducteur ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie C et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.	Avec durée de validité illimitée	Correspond aux modèles n°1, N° 2
D	Véhicule à moteur destiné au transport de passagers, comportant plus de 8 places assises, à l'exclusion du siège du conducteur ; Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégorie D et d'une remorque dont la masse totale maximale autorisée n'excède pas 750 kg	Avec durée de validité illimitée	Correspond aux modèles n°1, N° 2
E	Ensemble de véhicules , composé d'un véhicule tracteur de catégories B,C,D	Avec durée de validité illimitée	Ne correspond pas aux modèles n° 1 et n° 2. Valable en combinaison avec les catégories B, C et D.
F (Catégorie nationale non proposée à la conversion)	Trolleybus		

H (Catégorie nationale non proposée à la conversion)	Tracteur routier avec ou sans remorque, ainsi que machines et mécanismes automoteurs à usages divers		
I (Catégorie nationale non proposée à la conversion)	Tram		

Sécurisation permis de conduire (modèle n° 3) :

Date de mise en circulation : **01.11.1995.**

Durée de validité administrative du permis de conduire : **durée illimitée.**

Format et dimensions permis : **format ID-2 (805 MM x 74 mm) :**

Timbres fiscaux : **Non**

Nombre de points de sécurisation : **4 éléments de sécurisations.**

Description des principaux éléments de sécurité : voir fichiers transmis via FranceTransfert

4. DELIVRANCE DU PERMIS DE CONDUIRE

Processus de délivrance du permis de conduire.

4.1 Autorité chargée de l'enregistrement des demandes de permis de conduire

"L'agence des Services Publiques" (Agentia Servicii Publice)

République de Moldavie, MD-2012, municipalité Chişinău,

rue Aleksandr Puskin, 42,

E-mail : asp@asp.gov.md, dimtcca@asp.gov.md,

Tel: +373 22 59 46 54, télécopieur : +373 22 21 2259."

4.2 Autorité chargée de la délivrance du permis de conduire (si différente) - NEANT

4.3 Autorité chargée d'organiser l'examen du permis de conduire

L'agence des Services Publiques" (Agentia Servicii Publice)

4.4 Documents exigés pour toute demande de permis de conduire ou de renouvellement ou duplicata de permis de conduire

Document N° 1	La demande standard et la déclaration sous sa propre responsabilité, signée par le demandeur, selon laquelle il n'existe aucune restriction au droit de conduire le véhicule détenu/demandé, les données complétées dans la demande, ainsi que celles contenues dans les documents joints à la demande, sont vraies et les documents présentés sont authentiques.
Document N° 2	Pièce d'identité ;

Document N° 3	Certificat médical du conducteur du véhicule et du candidat à l'obtention du droit de conduire des véhicules (formulaire n° 083/e), sauf dans les cas où ce document est enregistré dans le système d'information automatisé « Assistance médicale primaire », et les informations respectives, via la plateforme d'interopérabilité (MConnect), sont enregistrées dans le système d'information automatisé « Registre national des conducteurs de véhicules » ;
Document N° 4	Permis de conduire préalablement obtenu auprès de la subdivision compétente, le cas échéant.
Document N° 5	Preuve de paiement de la redevance établie, à l'exception des paiements électroniques.

4.5. Résidence normale du demandeur

Le demandeur est-il tenu de justifier d'une durée minimale de présence sur le territoire pour demander un permis de conduire (échange) ? **Oui**

Pour obtenir un permis de conduire, le demandeur doit légaliser son séjour sur le territoire de la République de Moldavie, conformément aux dispositions de la loi n° 273/1994 relative aux documents d'identité du système national des passeports, quelle que soit la durée de son séjour (avec son inscription au registre national de la population, système automatisé d'information de l'État). Les seules exceptions sont les représentants du corps diplomatique accrédités en République de Moldavie.

4.6. Avez-vous un dispositif d'accès progressif au permis de conduire ? Oui

Si oui, le décrire succinctement :

- (1) Le droit de conduire des véhicules des catégories/sous-catégories C1 et C ne peut être obtenu que si la personne est titulaire du permis de conduire de la catégorie B ;
- (2) Le droit de conduire des véhicules de la sous-catégorie D1 ne peut être obtenu que si la personne est titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B depuis au moins 24 mois, et le droit de conduire des véhicules de la catégorie D ne peut être obtenu que si la personne est titulaire d'un permis de conduire de la sous-catégorie D1 depuis au moins 24 mois ou d'un permis de conduire de la catégorie C depuis au moins 24 mois ;
- (3) Le droit de conduire des véhicules des catégories/sous-catégories BE, C1E, CE, D1E et DE ne peut être obtenu que si la personne est titulaire d'un permis de conduire des catégories/sous-catégories B, C1, C, D1 et D respectivement ;
- (4) Le droit de conduire des véhicules de la catégorie A ne peut être obtenu que si la personne est titulaire d'un permis de conduire de la sous-catégorie A2 depuis au moins 24 mois ou si la personne est âgée d'au moins 24 ans.

4.7. Le permis délivré aux nouveaux conducteurs est-il un permis probatoire ? NON

4.8. Principaux codes restrictifs et mentions additionnelles inscrits sur le permis de conduire

Les codes restrictifs pour chaque catégorie/sous-catégorie des permis de conduire 2015 et 2019 sont approuvés par la Décision gouvernementale n° 12 du 19.01.2009 transposant l'annexe I de la Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20.12.2006 relative au permis de conduire.

Code	Restriction ou mention additionnelle correspondante
1	CONDUCTEUR DE VOITURE (considérations médicales)
01	Correction et/ou protection de la vue
01.01.	Lunettes
01.02.	Lentilles de contact
01.05.	Couvre-yeux
01.06.	Lunettes ou lentilles de contact
01.07.	Dispositifs optiques spécifiques
02.	Prothèses appareil auditif /appareil d'aide à la communication
03.	Prothèses/orthèses de membres
03.01.	Prothèses/orthèses de membres supérieurs
03.02.	Prothèses/orthèses de membres inférieurs
2.	ADAPTATION VEHICULE
10.	Transmission modifiée
10.02.	sélection automatique des vitesses
10.04.	Levier de vitesse adapté
15.	Embrayage modifié
15.01.	Pédale d'embrayage adaptée
15.02.	Embrayage manuel
15.03.	Embrayage automatique
15.04.	Mesures pour empêcher la pédale d'embrayage d'être obstruée ou actionnée
20.	Système de freinage modifié
20.01.	Pédale de frein adaptée
20.03.	Pédale de frein adaptée pour pied gauche
20.04.	Pédale de frein à travers la semelle
20.05.	Pédale de frein inclinée
20.06.	Frein de service manuel (adapté)
20.07.	Utilisation maximale du frein de service consolidé avec une force de ... N [par exemple « 20.07(300N) »]
20.09.	Frein de stationnement adapté
20.12.	Séparation devant la pédale de frein/avec pédale au sol/avec pédale de frein détachée
20.13.	Frein actionné au genou
20.14.	Frein de service à commande électronique
25.	Système d'accélération modifiée
25.01.	Pédale d'accélérateur adaptée
25.03.	Pédale d'accélérateur inclinée
25.04.	Pédale d'accélérateur à commande manuelle
25.05.	Pédale d'accélérateur actionné avec le genou
25.06.	Accélération servo (électronique, Pneumatique etc.)
25.08.	Pédale d'accélérateur placée à gauche
25.09.	Séparation devant la pédale d'accélérateur/avec la pédale au sol/avec la pédale d'accélérateur détachée
31.	Adaptations et protections de pédale
31.01.	Jeu supplémentaire de pédales parallèles
31.02.	Des pédales au (ou presque à) même niveau
31.03.	Protection contre obstruction l'actionnement des pédales d'accélérateur et de frein lorsqu'elles ne sont pas actionnées par le pied

31.04.	Plancher surélevé
32.	Systèmes combinés d'accélération et de freinage de service
32.01.	Accélération et frein de service en tant que système combiné actionné avec un bras
32.02.	Accélération et frein de service en tant que système servo combiné
33.	Systèmes combinés d'accélération, de freinage de service et de direction
33.01.	Accélération, frein de service et direction sous forme de système servo combinés actionnés d'une seule main
33.02.	Accélération, frein de service et direction en tant que systèmes servocommandés à deux mains combinés
35.	Dispositifs de commande adaptés (commutateurs pour phares, essuie-glace et lave-glace, klaxon, clignotants, etc.)
35.02.	Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans relâcher le volant
35.03.	Dispositifs de commande pouvant être actionnés de la main gauche sans relâcher le volant
35.04.	Dispositifs de commande pouvant être actionnés de la main droite sans relâcher le volant
35.05.	Commandes pouvant être actionnées sans relâcher le volant et commandes combinées d'accélérateur ou de frein
40.	Direction modifiée
40.01.	Utilisation maximale de la direction avec une force de ...N (1) [p. ex. « 40,01 (140 N) »]
40.05.	Volant ajusté (volant plus épais/plus fin ; volant à diamètre réduit, etc.)
40.06.	Volant inclinable
40.09.	Commande au pied
40.11.	Poignée de volant
40.14.	Système de direction adaptative actionné par un bras alternatif
40.15.	Système de direction adaptative avec actionnement à deux bras
42.	Rétroviseur(s) modifié(s)
42.01.	Rétroviseur adapté
42.03.	Rétroviseur intérieur supplémentaire pour observer la circulation
42.05.	Rétroviseur d'angle mort
43.	Position du siège conducteur
43.01.	Siège conducteur à hauteur adaptée pour une meilleure visibilité et une distance normale par rapport au volant et aux pédales
43.02.	Siège conducteur adapté à la morphologie
43.03.	Siège conducteur avec maintien latéral pour une bonne stabilité
43.04.	Siège conducteur avec accoudoirs
43.06.	Ceinture de sécurité adaptée
43.07.	Ceinture de sécurité de type de harnais
44.	Modifications de moto (sous code obligatoire)
44.01.	Frein à commande unique
44.02.	Frein à main (adapté) (pour roue avant)
44.03.	Frein à main (adapté) (pour roue arrière)
44.04.	Levier d'accélérateur (adapté)
44.08.	La hauteur de selle permet au pilote, en position assise, d'avoir les deux pieds sur la route simultanément.
44.09.	Force maximale de freinage sur la roue avant : N (1) [par exemple, « 44,09 » (140 N)]
44.10.	Force maximale de freinage sur la roue arrière : N (1) [par exemple, « 44,10 » (240 N)]
44.11.	Repose-pieds adapté
44.12.	Levier adapté
45.	Moto avec side-car uniquement

46.	Tricycles uniquement
47.	Limitée aux véhicules de plus de deux roues qui n'exigent pas que le conducteur soit en équilibre au démarrage, à l'arrêt et à l'arrêt.
50.	Limitée à un numéro de véhicule/châssis spécifique (Numéro d'identification du véhicule, VIN).
	Lettres utilisées en combinaison avec les codes 01-44 pour des spécifications supplémentaires : a – gauche b – droite c – main d – pied e – milieu f – bras g – pouce
3.	CODES A USAGE RESTREINT
61.	Limitée aux déplacements de jour (par exemple, une heure après le lever du soleil et une heure avant le coucher du soleil).
62.	Limitée aux déplacements à moins de ... km du domicile du titulaire ou uniquement dans la ville/région.
63.	Conduite sans passagers.
64.	Limitée à une vitesse maximale de ... km/h.
65.	Conduite autorisée uniquement en présence d'un accompagnateur titulaire d'un permis de conduire de catégorie au moins équivalente.
66.	Sans remorque.
67.	Interdiction de circuler sur autoroute.
68.	Consommation d'alcool interdite.
69.	Limitée à la conduite de véhicules équipés d'un dispositif antidémarrage conformément à la norme EN. 50436. L'indication d'une date d'expiration est facultative (par exemple, « 69 » ou « 69 (01.01.2016) »).
4.	ASPECTS ADMINISTRATIFS
70.	Remplacement du permis n° ... délivré par ... (signe distinctif UE/ONU pour un pays tiers, par exemple, « 70.0123456789.NL »)
71.	Duplicata du permis n° ... (signe distinctif UE/ONU pour un pays tiers, par exemple, « 71.987654321HR »)
73.	Limitée aux véhicules de catégorie B à 3 ou 4 roues et moteur (B1)
78.	Limitée aux véhicules à transmission automatique
79.	(...) Limitée aux véhicules conformes aux spécifications indiquées entre parenthèses, aux fins de l'application de l'article 13 de la présente directive
79.01.	Limitée aux véhicules à deux roues, avec ou sans side-car
79.02.	Limitée aux véhicules de catégorie AM à trois roues ou aux quadricycles légers
79.03.	Limité aux tricycles
79.04.	Limitée aux tricycles attelés à une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg
79.05.	Moto de catégorie A1 dont le rapport puissance/masse est supérieur à 0,1 kW/kg
79.06.	Véhicule de catégorie BE dont la masse maximale autorisée de la remorque excède 3 500 kg
80.	Limitée aux titulaires d'un permis de conduire pour un véhicule de catégorie A de type tricycle à moteur, âgés de moins de 24 ans
81.	Limitée aux titulaires d'un permis de conduire pour un véhicule de catégorie A de type motocycle à deux roues, âgés de moins de 21 ans
95.	Conducteur titulaire d'un CAP et remplissant les conditions d'aptitude professionnelle

96.	Véhicules de catégorie B attelés à une remorque dont la masse maximale autorisée est supérieure à 750 kg, lorsque la masse maximale autorisée de cet ensemble est supérieure à 3 500 kg mais inférieure ou égale à 4 250 kg
97.	Interdit de conduire un véhicule de catégorie C1.
	Codes 100 et plus : codes nationaux valables uniquement pour la conduite sur le territoire de l'État membre qui a délivré le permis.

Les codes les plus couramment utilisés sont :

01.02.	Lentilles de contact
01.06.	Lunettes ou lentilles de contact
10.02.	Sélection automatique des vitesses
70.	Changement de permis n° ... délivré par ... (signe distinctif UE/ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple « 70.0123456789.NL »)
78.	Limitée aux véhicules à transmission automatique

4.9. Reconnaissance des permis étrangers et échange du permis national :

Existe-t-il une reconnaissance du permis national ? **Oui** , Si Oui :

-Avec : tous les pays et les autorités étrangères ? **Non**
-Avec : un ou plusieurs pays et autorités étranger ? ²⁴ **Oui**

Existe-t-il une pratique spécifique de reconnaissance ? **Oui**

Description de la pratique de reconnaissance spécifique :

- (1) Sur la base d'accords bilatéraux de reconnaissance et de conversion des permis de conduire
(2) Sur la base de la réciprocité.

Existe-t-il des accords ou des pratiques nationales d'échange de licences ? **Oui**

Si Oui, avec quels (autres) pays et les autorités étrangères ?

Sur la base d'accords bilatéraux de reconnaissance et conversion des permis de conduire, conclut avec les pays suivants :

1. République d'Albanie ;
2. Grèce
3. République Fédérale d'Allemagne (composante théorique);
4. République d'Italie ;
5. République de Lituanie ;
6. République de Lettonie ;
7. République de Turquie ;
8. République française ;
9. Royaume d'Espagne ;
10. Israël
11. Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord;

Des discussions sont en cours et des projets d'accords bilatéraux pour la reconnaissance et la conversion des permis de conduire sont en cours de négociation avec les pays suivants :

Roumanie ;
Irlande ;

Prêt à signer :

Emirats Arabes Unis

Existe-t-il une pratique d'échange spécifique ?

Oui

Si Oui, avec quels (autres) pays et autorités étrangères ? Description de la pratique d'échange spécifique :

Reconnaissance bilatérale et échange de permis de conduire sur la base de la réciprocité :

- 17 États appliquant la conversion des permis de conduire sur la base de la Convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968, à laquelle la République de Moldavie est partie (Portugal, Estonie, Belgique, Bulgarie, République tchèque, Azerbaïdjan, Finlande, Slovaquie, Hongrie, Bosnie-Herzégovine, Serbie, Turkménistan, Arménie, Kazakhstan, Pologne, Slovénie, Qatar).

Lors de l'échange de permis de conduire délivrés par les autorités des États reconnaissant et pratiquant la conversion des permis de conduire nationaux de la République de Moldavie sans passer l'examen du permis de conduire, le principe de réciprocité s'applique.

4.10. Procédures de délivrance des permis :

Par le service de livraison gouvernemental MDelivery (envoi postal) et en présence directe du titulaire auprès de l'autorité délivrant le permis de conduire.

NB : Tout document joint à ce questionnaire, quelle que soit la langue étrangère utilisée, doit être accompagné d'une traduction en français afin d'en faciliter l'utilisation.

Important :

Dans le cadre de l'accord d'association entre la République de Moldavie et l'Union européenne du 27 juin 2014, et en tant que pays candidat à l'adhésion à l'Union européenne, la politique de l'État dans le domaine concerné est principalement axée sur l'harmonisation de la législation de la République de Moldavie avec celle de l'Union européenne, en transposant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire dans les normes nationales.

ANNEXE 2 : PERMIS MOLDAVE

înlocuit. RG 381-2022 15.11.2022

MODEL DL 2019

DS MD 35-37603221-206:2022

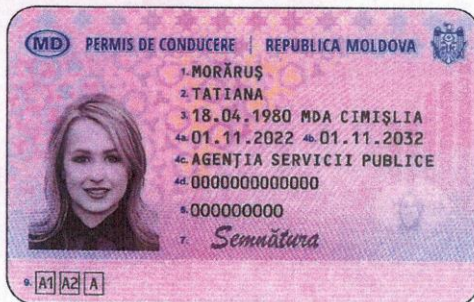
DRIVING LICENCE

ID-1 format on polycarbonate based support

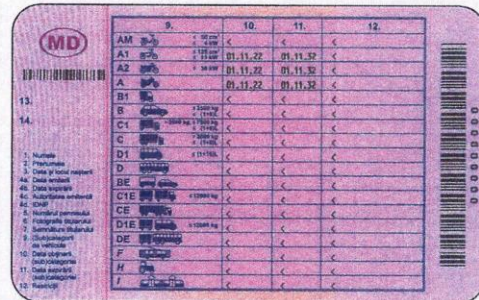


Driving licence the model 2019, issued starting from October 2022, is an identification card of ID-1 format (85,6 mm × 54,0 mm), on polycarbonate based support, which contains graphics elements, with multicolored fluorescence under UV light (red-green-red color transition – on front; and red – on back).

FRONT

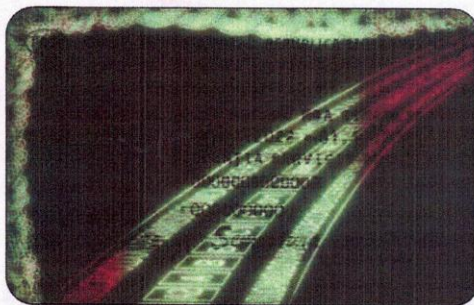


BACK

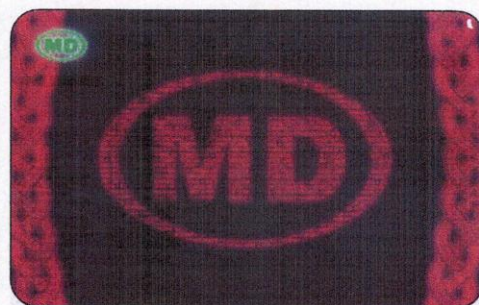


Driving licence under UV light.

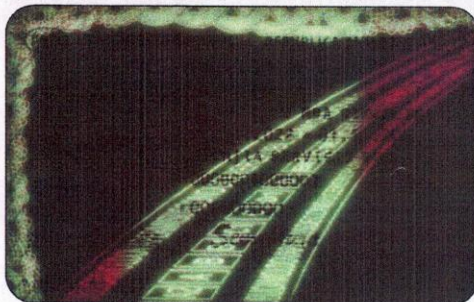
FRONT



BACK



FRONT



BACK



Inș. 724 D. Nusu 28.10.2022
UV 313 mm
UV 365 mm

③ Înlocuit. RG 381-2022 15.11.2022

shence, 04.11.2022

Ans. 424 N. Mura 28.10.2022

MODEL DL 2019

DS MD 35-37603221-206:2022

DRIVING LICENCE

ID-1 format on polycarbonate based support



SECURITY FEATURES:

FRONT

- guilloches/fine lines patterns, anti-scanning/copy-protection elements, microprinting, the words „PERMIS DE CONDUCERE” in languages of the member states of the European Union;
- graphic elements with red-green-red transition fluorescence under UV light;
- Diffractive Optical Variable Image Device (DOVID), transparent;
- variable laser image of MLI type (holder's photo and serial number of the document);
- tactile elements - stamping/embossing (outline of the map of the Republic of Moldova, image of the Coat of Arms of the Republic of Moldova, macro- and microprinting, other graphic elements).

BACK

- guilloches/fine lines patterns, anti-scanning/copy-protection elements, microprinting, the words „PERMIS DE CONDUCERE” in languages of the member states of the European Union;
- graphic elements displaying red fluorescence under UV light (the country code „MD” placed into an ellipse);
- graphic elements with the optical variable ink (OVI) displaying green fluorescence under UV light (the country code „MD” placed into an ellipse);
- tactile element - laser engraving in relief (the driving licence number placed under the barcode).

Machine verifiable features: barcode 1D (Code39) with replication of the driving licence number, barcode 1D (Code128).

Biometric features: facial image and signature of the holder.

Printing techniques: offset (rainbow), screen printing.

Personalization: laser engraving.

2 Nou. RG 376-2022 N. Mura 08.11.2022

2