

COM(2014) 476 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 17 août 2014

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 13 août 2014

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

E 9570



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 22 juillet 2014
(OR. en)

12107/14

**Dossier interinstitutionnel:
2014/0218 (COD)**

**TRANS 373
DAPIX 103
ENFOPOL 225
CODEC 1659**

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	18 juillet 2014
Destinataire:	Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2014) 476 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2014) 476 final.

p.j.: COM(2014) 476 final



Bruxelles, le 18.7.2014
COM(2014) 476 final

2014/0218 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière
de sécurité routière**

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Motivation et objectifs de la proposition

Le 19 mars 2008, la Commission a adopté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontalière de la législation dans le domaine de la sécurité routière, sur le fondement de l'article du traité sur les transports (article 71, paragraphe 1, du traité CE, devenu article 91 du TFUE). L'objectif principal de cette directive était de mettre fin à l'anonymat des conducteurs non-résidents et de veiller à ce que les infractions routières qu'ils pourraient commettre ne restent pas impunies. Pour cette raison, la directive a fourni aux États membres l'accès réciproque aux données relatives à l'immatriculation des véhicules par le biais d'un réseau d'échange de données électroniques. Ceci devrait permettre d'identifier les conducteurs qui commettent des infractions au code de la route à l'étranger, garantissant ainsi l'égalité de traitement des conducteurs non-résidents et résidents. Une fois le nom et l'adresse du propriétaire du véhicule connus, une lettre, rédigée selon un modèle établi par la directive, peut être envoyée à l'auteur de l'infraction. L'État membre où l'infraction a été commise conserve son droit de décider de la suite à donner à l'infraction au code de la route.

La directive 2011/82/UE a été adoptée le 25 octobre 2011. Le Parlement européen et le Conseil ont choisi comme base juridique pour ce texte l'article 87, paragraphe 2, du TFUE relatif à la coopération policière. Vingt-cinq États membres étaient tenus de transposer la directive au plus tard le 7 novembre 2013. Le Danemark, le Royaume-Uni et l'Irlande ont choisi, conformément aux protocoles n° 21 et 22 annexés aux traités, de ne pas adopter ni appliquer cette directive.

La Commission a apporté son plein soutien en ce qui concerne le contenu de la directive adoptée, mais a décidé de contester sa base juridique devant la Cour de justice de l'Union européenne. Dans son arrêt du 6 mai 2014 dans l'affaire C-43/12, Commission contre Parlement européen et Conseil, la Cour a annulé la directive 2011/82/UE, mais en a maintenu les effets jusqu'à l'entrée en vigueur d'une nouvelle directive sur la base de l'article du traité sur les transports dans un délai raisonnable, qui ne peut dépasser douze mois à compter de la date du prononcé de l'arrêt.

Afin de se conformer à l'arrêt susmentionné, la Commission a élaboré la présente proposition relative à une nouvelle directive fondée sur la base juridique appropriée (article 91 du TFUE).

Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

Comme cela était le cas de la directive annulée, la présente proposition est conforme aux politiques de l'Union en matière de protection de la santé humaine et de l'environnement. Elle complète également la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires. La décision instaure un mécanisme de reconnaissance et d'application transfrontière des décisions à titre définitif concernant des sanctions pécuniaires, notamment en cas d'infractions routières.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

La proposition ne contient pas d'éléments nouveaux par rapport à la directive annulée. Les modifications proposées adaptent le texte précédent en fonction de sa nouvelle base juridique

et ne sont donc pas substantielles. C'est la raison pour laquelle il n'était pas nécessaire de procéder à une nouvelle consultation des parties prenantes, ni de mettre à jour l'analyse d'impact de la proposition initiale de la Commission¹.

Le Comité économique et social européen, le Contrôleur européen de la protection des données (CEPD) et le Comité des régions ont été consultés avant l'adoption de la directive annulée.

Le Comité économique et social européen a rendu son avis le 17 septembre 2008². Il a conclu que la proposition relative à la directive annulée proposait une approche rationnelle pour régler efficacement la question des infractions commises dans un autre État membre. Pour accroître l'efficacité de la directive, il a été proposé d'élargir la liste des infractions. En outre, le Comité invite le Conseil et les États membres à assortir la directive de mesures à appliquer d'urgence en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficience des contrôles et des sanctions. Certaines propositions d'infractions supplémentaires figuraient dans la directive adoptée.

Le Contrôleur européen de la protection des données (CEPD) a rendu son avis le 8 mai 2008³. Le CEPD a conclu que la proposition relative à la directive annulée fournissait une justification suffisante pour la mise en place d'un système d'échange d'informations transfrontière et qu'elle limitait de manière adéquate la qualité des données devant être collectées et transférées. Il a formulé des recommandations en vue d'améliorer le texte, tout en ne s'opposant pas à l'utilisation d'une infrastructure déjà existante pour l'échange des informations — dans la mesure où cela limite la charge financière ou administrative, mais a insisté sur le fait que cela ne devrait pas aboutir à une interopérabilité avec d'autres bases de données. Certaines des propositions ont été reprises dans la directive qui a été adoptée.

Le Comité des régions a été consulté sur la proposition, mais a décidé, le 17 avril 2008, de ne pas émettre d'avis.

¹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2008/sec_2008_0351_2_en.pdf

² JO C 77 du 31.3.2009, p. 70.

³ JO C 310 du 5.12.2008, p. 9.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Résumé des mesures proposées

La proposition est quasiment identique au texte de la directive annulée. Seules quelques modifications mineures jugées strictement nécessaires pour se conformer à l'arrêt de la Cour ont été introduites. Par conséquent, la base juridique a été modifiée, les considérants mentionnant les dispositions particulières applicables au Royaume-Uni, à l'Irlande et au Danemark ont été supprimés, ainsi que la déclaration de la Commission sur la base juridique, qui n'est plus pertinente. En outre, la référence concernant les règles sur la protection des données a été modifiée dans le considérant 20 (considérant 19 de la directive annulée) et l'article 7 correspondant a été modifié en conséquence. À l'article 4, les références aux décisions Prüm ont été simplifiées, sans modification quant au fond, et les paragraphes 2 et 3 ont été remaniés pour améliorer la structure logique dudit article. Les dates de la transposition et de l'exercice des pouvoirs de délégation, ainsi que les obligations de déclaration, ont été adaptées. Certaines modifications mineures ont également été introduites pour traiter des questions liées aux normes de rédaction législative.

Base juridique

La base juridique pour l'adoption de mesures au niveau de l'UE dans le domaine de la sécurité routière est l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE. En vertu de cet article, «[...] le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire [...], établissent: [...] (c) les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports». La Cour a jugé que cette base juridique était appropriée, étant donné que l'examen du contenu des dispositions de la directive 2011/82/UE a confirmé que le système d'échange d'informations entre les autorités compétentes des États membres établi par ladite directive fournissait les moyens requis pour répondre à l'objectif d'amélioration de la sécurité routière et permettait à l'Union européenne d'atteindre ce but. Elle a conclu que, puisque la directive 2011/82/UE constituait, du point de vue aussi bien de ses objectifs que de son contenu, une mesure visant à améliorer la sécurité des transports au sens de l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE, elle aurait dû avoir comme base juridique cette disposition (voir les paragraphes 44 à 46 de l'arrêt).

Suppression des considérants en ce qui concerne le Royaume-Uni, l'Irlande et le Danemark

Comme indiqué dans les considérants 22 et 23 de la directive annulée, le Royaume-Uni, l'Irlande et le Danemark avaient, conformément aux protocoles n° 21 et 22 annexés aux traités, la possibilité de ne pas participer à l'adoption de ladite directive, de ne pas être liés par ni être celle-ci ni soumis à son application. Toutefois, étant donné que la présente proposition a comme base juridique l'article 91, paragraphe 1, point c), auquel les protocoles ne s'appliquent pas puisqu'ils ne s'appliquent qu'au titre V du TFUE, il conviendrait de supprimer ces considérants.

Protection des données

Étant donné que la directive annulée avait été adoptée sur le fondement de l'article 87, paragraphe 2, du TFUE, les règles en matière de protection des données reposaient sur le régime de protection des données relevant de la coopération policière et judiciaire en matière pénale prévu par la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil du 27 novembre 2008 relative à

la protection des données à caractère personnel traitées dans le cadre de la coopération policière et judiciaire en matière pénale. La raison en était également que la directive 95/46/CE ne s'applique pas aux données à caractère personnel traitées dans le cadre d'une activité entrant dans le champ d'application de la coopération policière et judiciaire en matière pénale (voir l'article 3, paragraphe 2, de ladite directive).

La présente proposition reposant quant à elle sur l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE, les règles générales en matière de protection des données énoncées par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données⁴ devraient s'appliquer. Ainsi, la proposition devrait renvoyer à la directive 95/46/CE, aussi bien en général que pour les dispositions en matière de rectification, d'effacement, de verrouillage et de temps de stockage maximal, comme indiqué à l'article 7 de la directive qui a été annulée. Il n'y a plus lieu de se référer aux règles sur la protection des données mentionnées dans les décisions Prüm, étant donné que la directive 95/46/CE prévoit une protection suffisante des données.

À la lumière des négociations en cours entre les colégislateurs sur une proposition de règlement de la Commission sur la protection des données destiné à remplacer la directive 95/46/CE, et en fonction du calendrier et de l'issue des procédures, il pourrait être pertinent de changer la référence avant l'adoption de la présente directive.

Principes de subsidiarité et de proportionnalité

La proposition est conforme aux principes de subsidiarité et de proportionnalité, à l'instar de la proposition annulée.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Il n'y a pas d'autres incidences sur le budget que celles déjà mentionnées dans la directive qui a été annulée.

5. ÉLÉMENTS OPTIONNELS

Espace économique européen

La directive proposée présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient donc qu'elle lui soit étendue.

⁴ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen⁵,

vu l'avis du Comité des régions⁶,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'amélioration de la sécurité routière est un objectif central de la politique des transports de l'Union. L'Union met en œuvre une politique visant à améliorer la sécurité routière afin de réduire le nombre de tués et de blessés ainsi que les dégâts matériels. Un des éléments importants de cette politique est l'application cohérente de sanctions pour les infractions routières commises dans l'Union qui menacent gravement la sécurité routière.
- (2) Or, faute de procédures appropriées et malgré les possibilités existantes au titre de la décision 2008/615/JAI du Conseil⁷ et de la décision 2008/616/JAI du

⁵ JO C [...], du [...], p. [...].

⁶ JO C [...], du [...], p. [...].

Conseil⁸ (ci-après dénommées «décisions Prüm»), les sanctions sous forme de pénalités financières afférentes à certaines infractions routières restent souvent inappliquées lorsque ces infractions sont commises dans un État membre autre que celui où le véhicule a été immatriculé. La présente directive vise à garantir, même dans de tels cas, l'efficacité de l'enquête relative aux infractions en matière de sécurité routière.

- (3) Dans sa communication du 20 juillet 2010 intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», la Commission a souligné que le contrôle du respect du code de la route conserve une importance essentielle pour la création de conditions propices à une réduction considérable du nombre de tués et de blessés sur les routes. Dans ses conclusions du 2 décembre 2010 sur la sécurité routière, le Conseil a demandé que soit examinée la nécessité de renforcer encore le contrôle de l'application des règles de la circulation routière par les États membres et, le cas échéant, au niveau de l'Union. Il a invité la Commission à examiner les possibilités d'harmoniser le code de la route au niveau de l'Union, le cas échéant, et d'adopter d'autres mesures visant à faciliter l'exécution transfrontalière des sanctions en ce qui concerne les infractions routières, en particulier celles liées à des accidents graves de la circulation.
- (4) Le 19 mars 2008, la Commission a adopté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontalière de la législation dans le domaine de la sécurité routière, sur le fondement de l'article 71, paragraphe 1, point c), du traité instituant la Communauté européenne (devenu l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne - TFUE). La directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil⁹ avait toutefois été adoptée sur la base de l'article 87, paragraphe 2, du TFUE. Dans son arrêt du 6 mai 2014 dans l'affaire C-43/12¹⁰, la Cour de justice a annulé la directive 2011/82/UE au motif qu'elle ne pouvait être valablement adoptée sur la base de l'article 87, paragraphe 2, du TFUE. La Cour a maintenu les effets de la directive 2011/82/UE jusqu'à l'entrée en vigueur, dans un délai raisonnable, qui ne peut dépasser douze mois à compter de la date du prononcé de l'arrêt, d'une nouvelle directive, fondée sur l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE. Par conséquent, une nouvelle directive devrait être adoptée sur la base de cet article.
- (5) Il convient d'encourager une plus grande convergence des mesures de contrôle des États membres et, à cet égard, la Commission devrait examiner s'il y a lieu

⁷ Décision 2008/615/JAI du Conseil du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière, JO L 210 du 6.8.2008, p. 1.

⁸ Décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière, JO L 210 du 6.8.2008, p. 12.

⁹ Directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, JO L 288 du 5.11.2011, p. 1.

¹⁰ Arrêt dans l'affaire *Commission contre Parlement et Conseil*, C-43/12, EU:C:2014:298.

de mettre au point des normes communes pour les équipements automatiques de contrôle en matière de sécurité routière.

- (6) Il convient de sensibiliser les citoyens de l'Union aux règles en vigueur dans les différents États membres en matière de sécurité routière, ainsi qu'à la mise en œuvre de la présente directive, notamment par des mesures appropriées garantissant la fourniture d'informations suffisantes sur les conséquences du non-respect des règles en matière de sécurité routière lors de déplacements dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation.
- (7) Afin d'améliorer la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union et de garantir l'égalité de traitement entre les conducteurs, que les contrevenants soient résidents ou non-résidents, la mise en œuvre des sanctions devrait être facilitée quel que soit l'État membre d'immatriculation du véhicule. À cet effet, un système d'échange d'informations transfrontalier devrait être utilisé pour certaines infractions déterminées en matière de sécurité routière, qu'elles soient de nature administrative ou pénale au regard de la loi de l'État membre concerné, ce qui permettrait à l'État membre de l'infraction d'accéder aux données relatives à l'immatriculation des véhicules de l'État membre d'immatriculation.
- (8) Une meilleure efficacité de l'échange transfrontalier des données relatives à l'immatriculation des véhicules, qui devrait faciliter l'identification des personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction en matière de sécurité routière, est susceptible d'accentuer l'effet dissuasif et d'inciter à la prudence les conducteurs de véhicules immatriculés dans un État membre différent de l'État membre de l'infraction, ce qui permettrait de réduire le nombre de victimes d'accidents sur les routes.
- (9) Les infractions en matière de sécurité routière couvertes par la présente directive ne font pas l'objet d'un traitement uniforme dans les États membres. Certains États membres les qualifient, dans leur droit national, d'infractions administratives alors que d'autres les considèrent comme des infractions pénales. La présente directive devrait s'appliquer quelle que soit la qualification de ces infractions par le droit national.
- (10) Dans le cadre des décisions Prüm, les États membres s'accordent réciproquement un droit d'accès à leurs données relatives à l'immatriculation des véhicules, afin d'améliorer l'échange d'informations et d'accélérer les procédures en vigueur. Les dispositions de ces décisions qui sont relatives aux spécifications techniques et à la disponibilité des échanges automatisés de données devraient, autant que possible, être intégrées dans la présente directive.
- (11) L'échange de données au titre de la présente directive devrait s'effectuer à partir des applications informatiques existantes, lesquelles devraient, en outre, faciliter la tâche des États membres lorsqu'ils communiquent leurs rapports à la Commission. Ces applications devraient permettre aux États membres d'échanger des données précises relatives à l'immatriculation des véhicules d'une façon rapide, sécurisée et confidentielle. Il conviendrait de tirer parti de

l'application informatique du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris), qui est obligatoire pour les États membres en vertu des décisions Prüm en ce qui concerne les données relatives à l'immatriculation des véhicules. La Commission devrait faire rapport sur une évaluation du fonctionnement des applications informatiques aux fins de la présente directive.

- (12) Le champ d'application des applications informatiques susmentionnées devrait être limité aux processus utilisés dans l'échange d'informations entre les points de contact nationaux dans les États membres. Les procédures et les processus automatisés dans lesquels les informations doivent être utilisées ne relèvent pas du champ d'application de ces applications.
- (13) L'objectif de la stratégie en matière de gestion de l'information pour la sécurité intérieure de l'Union est de trouver la façon la plus simple d'échanger des données, tout en facilitant le plus possible l'établissement de l'historique des échanges et en garantissant qu'ils présentent un rapport coût-efficacité optimal.
- (14) Les États membres devraient pouvoir s'adresser au propriétaire, au détenteur du véhicule ou à toute autre personne identifiée soupçonnée d'avoir commis une infraction en matière de sécurité routière pour l'informer des procédures applicables dans l'État membre de l'infraction et des conséquences juridiques qui en découlent en application du droit dudit État membre. À cet effet, les États membres devraient envisager d'envoyer les informations concernant les infractions en matière de sécurité routière dans la langue dans laquelle les documents d'immatriculation sont établis ou dans la langue la plus susceptible d'être comprise par l'intéressé, afin de s'assurer que ce dernier comprenne bien les informations qui lui sont communiquées. Les États membres devraient utiliser des procédures appropriées afin de s'assurer que seul l'intéressé est informé et non un tiers. À cet effet, les États membres devraient utiliser des modalités similaires à celles qu'ils adoptent pour les suites données à ce type d'infractions, y compris des modalités telles que, s'il y a lieu, l'envoi recommandé. De la sorte, l'intéressé pourra fournir la réponse appropriée, notamment demander des informations complémentaires, payer l'amende ou exercer ses droits de la défense, en particulier en cas d'erreur sur l'identité. Les autres procédures sont couvertes par les instruments juridiques applicables, notamment les instruments relatifs à l'assistance et à la reconnaissance mutuelles, par exemple la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil¹¹.
- (15) Les États membres devraient envisager de fournir une traduction de la lettre de notification envoyée par l'État membre de l'infraction, comme prévu dans la directive 2010/64/UE du Parlement européen et du Conseil¹².
- (16) En vue de poursuivre une politique de sécurité routière visant un haut niveau de protection de l'ensemble des usagers de la route dans l'Union tout en tenant

¹¹ Décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil du 24 février 2005 relative à l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires (JO L 76 du 22.3.2005, p. 16).

¹² Directive 2010/64/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 relative au droit à l'interprétation et à la traduction dans le cadre des procédures pénales (JO L 280 du 26.10.2010, p. 1).

compte de la diversité des situations au sein de l'Union, les États membres devraient, sans préjudice de politiques et législations plus restrictives, œuvrer à une plus grande convergence des règles de circulation routière et de leur application sur leurs territoires respectifs. Dans le cadre de son rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application de la présente directive, la Commission devrait examiner s'il y a lieu d'élaborer des normes communes afin d'établir des méthodes, pratiques et normes minimales comparables au niveau de l'Union, compte tenu de la coopération internationale et des accords en vigueur dans le domaine de la sécurité routière, en particulier la convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière.

- (17) Dans le cadre de son rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application de la présente directive par les États membres, la Commission devrait examiner la nécessité de fixer des critères communs pour les procédures de suivi par les États membres en cas de non-paiement d'une pénalité financière, conformément aux lois et procédures des États membres. Dans ce rapport, la Commission devrait traiter des questions telles que les procédures entre les autorités compétentes des États membres pour la transmission de la décision finale d'imposer une sanction et/ou une pénalité financière, ainsi que pour la reconnaissance et l'application de la décision finale.
- (18) Lors de la préparation de la révision de la présente directive, la Commission devrait consulter les acteurs pertinents, tels que les services ou organes en charge de la sécurité routière et du contrôle du respect de la réglementation, les associations de victimes et autres organisations non gouvernementales actives dans le domaine de la sécurité routière.
- (19) Une coopération plus étroite entre les services répressifs devrait aller de pair avec le respect des droits fondamentaux, notamment le droit au respect de la vie privée et le droit à la protection des données à caractère personnel, que garantiraient des arrangements particuliers en matière de protection des données qui tiendraient compte, en particulier, de la nature spécifique de l'accès en ligne transfrontalier aux bases de données. Il est nécessaire que les applications informatiques à développer permettent d'échanger les informations dans des conditions garantissant la sécurité et la confidentialité des données transmises. Les données collectées au titre de la présente directive ne devraient pas être utilisées pour d'autres motifs que ceux de cette dernière. Les États membres devraient respecter les obligations sur les conditions d'utilisation et de conservation temporaire des données.
- (20) Le traitement des données à caractère personnel prévu par la présente directive est nécessaire et justifié par les objectifs légitimes poursuivis par la présente directive dans le domaine de la sécurité routière, à savoir garantir un niveau élevé de protection pour tous les usagers de la route dans l'Union en facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et, partant, l'application des sanctions. Elle n'excède pas les limites que le respect du principe de proportionnalité impose.

- (21) Les données relatives à l'identification d'un contrevenant sont des données à caractère personnel. La directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil¹³ s'applique aux activités de traitement effectuées en application de la présente directive. Sans préjudice de l'observation des exigences procédurales applicables aux recours et aux mécanismes de réparation de l'État membre concerné, la personne concernée devrait être informée en conséquence, lors de la notification de l'infraction, des droits d'accès, de rectification et d'effacement de ses données à caractère personnel, ainsi que de la durée de conservation légale maximale des données, et elle devrait avoir le droit d'obtenir la correction de toute donnée à caractère personnel erronée ou la suppression immédiate de toute donnée enregistrée illégalement.
- (22) Il devrait être possible pour les pays tiers de participer à l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules pour autant qu'ils aient conclu un accord avec l'Union à cet effet. Un tel accord devrait inclure les dispositions nécessaires en matière de protection des données.
- (23) La présente directive respecte les droits fondamentaux et les principes reconnus par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, notamment le respect de la vie privée et familiale, la protection des données à caractère personnel, le droit à un procès équitable, la présomption d'innocence et les droits de la défense. La directive doit être mise en œuvre conformément à ces droits et principes.
- (24) Afin de réaliser l'objectif d'un échange d'informations entre les États membres grâce à des moyens interopérables, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne eu égard à la prise en compte des modifications pertinentes des décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI ou lorsque l'exigent les actes juridiques de l'Union touchant directement à la mise à jour de l'annexe I. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (25) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs¹⁴, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.

¹³ Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

¹⁴ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

- (26) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir assurer un niveau élevé de protection pour tous les usagers de la route dans l'Union en facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière commises dans un autre État membre que celui où le véhicule en cause a été immatriculé, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la dimension et des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (27) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil¹⁵ et a rendu un avis le [...] ¹⁶,

¹⁵ Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

¹⁶ [...]

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif

La présente directive vise à assurer un niveau élevé de protection de tous les usagers de la route dans l'Union en facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et, partant, l'application des sanctions, lorsque lesdites infractions ont été commises dans un État membre autre que celui où le véhicule a été immatriculé.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique aux infractions en matière de sécurité routière énumérées ci-après:

- (a) excès de vitesse;
- (b) défaut de port de la ceinture de sécurité;
- (c) franchissement d'un feu rouge;
- (d) conduite en état d'ébriété;
- (e) conduite sous l'influence de drogues;
- (f) défaut de port du casque;
- (g) circulation sur une voie interdite;
- (h) usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication au volant.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- (a) «véhicule», tout véhicule motorisé, y compris les motocycles, normalement utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises;

- (b) «État membre de l'infraction», l'État membre où l'infraction a été commise;
- (c) «État membre d'immatriculation», l'État membre où est immatriculé le véhicule avec lequel l'infraction a été commise;
- (d) «excès de vitesse», le dépassement des limites de vitesse en vigueur dans l'État d'infraction pour la route et le type de véhicule concernés;
- (e) «défaut de port de la ceinture de sécurité», le non-respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité ou de l'utilisation obligatoire d'un dispositif de retenue pour enfant conformément à la directive 91/671/CEE¹⁷ et au droit de l'État membre de l'infraction;
- (f) «franchissement d'un feu rouge», le fait de ne pas s'arrêter à un feu rouge, ou à tout autre signal d'arrêt équivalent, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- (g) «conduite en état d'ébriété», le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de l'alcool, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- (h) «conduite sous l'influence de drogues», le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de drogues ou d'autres substances ayant des effets similaires, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- (i) «défaut de port du casque», le fait de ne pas porter de casque, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- (j) «circulation sur une voie interdite», le fait de circuler illicitement sur une partie de la chaussée, par exemple une bande d'arrêt d'urgence, une voie réservée aux transports publics ou une voie temporairement fermée en raison de congestions ou de travaux, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- (k) «usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication au volant», le fait d'utiliser illicitement un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- (l) «point de contact national», une autorité compétente désignée pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules;
- (m) «requête automatisée», une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs ou de tous les États membres ou pays participants;

¹⁷

Directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules (JO L 373 du 31.12.1991, p. 26).

- (n) «détenteur du véhicule», la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation.

Article 4

Procédure pour l'échange d'informations entre États membres

1. Pour les enquêtes relatives aux infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, les États membres permettent aux points de contact nationaux des autres États membres visés au paragraphe 2 du présent article d'accéder à leurs données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules énumérées ci-après et d'y effectuer des requêtes automatisées concernant:

- (a) les données relatives aux véhicules; et
- (b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer la requête respectent l'annexe I.

2. Aux fins de l'échange des données visées au paragraphe 1, chaque État membre désigne un point de contact national. Les attributions des points de contact nationaux sont régies par le droit applicable de l'État membre concerné.

3. Toutes les requêtes sous la forme de demandes sortantes sont effectuées par le point de contact national de l'État membre de l'infraction à l'aide d'un numéro d'immatriculation complet.

Ces requêtes sont effectuées dans le respect des procédures décrites aux points 2 et 3 du chapitre 3 de l'annexe de la décision 2008/616/JAI.

L'État membre de l'infraction utilise, en vertu de la présente directive, les données obtenues aux fins d'établir qui est personnellement responsable des infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2.

4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que l'échange d'informations s'effectue par des moyens électroniques interopérables, sans échange de données provenant d'autres bases de données. Les États membres veillent à ce que cet échange d'informations présente un bon rapport coût-efficacité et qu'il soit sécurisé, et veillent à la sécurité et à la protection des données transmises en utilisant, dans la mesure du possible, les applications informatiques existantes, par exemple celle visée à l'article 15 de la décision 2008/616/JAI, ainsi que les versions modifiées de ces applications informatiques. Les versions modifiées des applications informatiques couvrent à la fois l'échange en ligne en temps réel et le mode d'échange par lots, celui-ci permettant d'échanger en un seul message des demandes ou réponses multiples.

5. Chaque État membre prend en charge ses propres coûts afférents à la gestion, à l'utilisation et à la maintenance des applications informatiques visées au paragraphe 4.

Article 5

Lettre de notification relative à l'infraction en matière de sécurité routière

1. L'État membre de l'infraction décide d'engager ou non des poursuites à propos des infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2.

Lorsque l'État membre de l'infraction décide d'engager ces poursuites, il en informe en conséquence, conformément à son droit national, le propriétaire, le détenteur du véhicule ou toute autre personne identifiée soupçonnée d'avoir commis l'infraction en matière de sécurité routière.

Les informations communiquées comprennent, conformément au droit national, les conséquences juridiques de ladite infraction sur le territoire de l'État membre de l'infraction en vertu du droit dudit État membre.

2. Lorsqu'il envoie la lettre de notification au propriétaire, au détenteur du véhicule ou à toute autre personne identifiée soupçonnée d'avoir commis l'infraction en matière de sécurité routière, l'État membre de l'infraction y inclut, conformément à son propre droit, toutes les informations pertinentes, notamment la nature de cette infraction en matière de sécurité routière, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, le titre des textes de droit national qui ont été violés et la sanction ainsi que, lorsqu'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction. À cette fin, l'État membre de l'infraction peut utiliser le modèle figurant à l'annexe II.

3. Lorsque l'État membre de l'infraction décide d'engager des poursuites à propos des infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, il envoie la lettre de notification dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans l'une des langues officielles de l'État membre d'immatriculation, afin de garantir le respect des droits fondamentaux.

Article 6

Rapports communiqués par les États membres à la Commission

Les États membres adressent également un rapport complet à la Commission au plus tard le 6 mai 2016, et tous les deux ans par la suite.

Ce rapport complet indique le nombre de requêtes automatisées effectuées par l'État membre de l'infraction à la suite d'infractions commises sur son territoire et adressées au point de contact national de l'État membre d'immatriculation, ainsi que le type d'infractions au sujet desquelles des demandes ont été envoyées et le nombre de demandes ayant échoué.

Le rapport complet inclut également une description de la situation au niveau national concernant la suite donnée aux infractions en matière de sécurité routière, sur la base de la proportion d'infractions ayant fait l'objet de lettres de notification.

Article 7

Protection des données

1. Les dispositions relatives à la protection des données prévues dans la directive 95/46/CE sont applicables aux données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive.

2. Plus particulièrement, chaque État membre veille à ce que les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive soient, dans un délai approprié, rectifiées lorsqu'elles sont inexactes ou effacées ou verrouillées lorsqu'elles ne sont plus nécessaires, conformément aux articles 6 et 12 de la directive 95/46/CE, et qu'un délai de conservation des données soit fixé conformément à l'article 6 de ladite directive.

Les États membres veillent également à ce que toutes les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive ne soient utilisées qu'aux fins de l'objectif énoncé à l'article 1^{er}, et que les intéressés aient des droits d'information, d'accès, de rectification, d'effacement et de verrouillage des données, un droit à réparation et un droit à un recours juridictionnel qui soient identiques à ceux adoptés en vertu du droit national en application des dispositions pertinentes de la directive 95/46/CE.

3. Toute personne concernée a le droit d'obtenir des informations sur les données à caractère personnel enregistrées dans l'État membre d'immatriculation qui ont été transmises à l'État membre de l'infraction, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction.

Article 8

Information des usagers de la route dans l'Union

1. La Commission met à disposition sur son site Internet, dans toutes les langues officielles des institutions de l'Union, un résumé des règles qui sont en vigueur dans les États membres et qui entrent dans le champ d'application de la présente directive. Les États membres fournissent à la Commission les informations concernant ces règles.

2. Les États membres fournissent aux usagers de la route les informations nécessaires sur les règles applicables sur leur territoire et sur les mesures d'application de la présente directive, en association avec, parmi d'autres organisations, des organismes de prévention routière, des organisations non gouvernementales actives dans le domaine de la sécurité routière et des clubs automobiles.

Article 9

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 10 en ce qui concerne la mise à jour de l'annexe I au vu du progrès technique afin de tenir compte des modifications pertinentes des décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI ou lorsque l'exigent des actes juridiques de l'Union touchant directement à la mise à jour de l'annexe I.

Article 10

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter de [la date de publication de la présente directive]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 9 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 9 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 11

Révision de la directive

Au plus tard le 7 novembre 2016, la Commission remet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive par les États membres. Dans son rapport, la Commission se concentre notamment sur les aspects suivants et présente, s'il y a lieu, des propositions pour les couvrir:

- une évaluation de la nécessité d'ajouter d'autres infractions en matière de sécurité routière au champ d'application de la présente directive,
- une évaluation de l'efficacité de la présente directive quant à la réduction du nombre de victimes sur les routes de l'Union,
- une évaluation de la nécessité de mettre au point des normes communes pour les équipements automatiques de contrôle et pour les procédures. Dans ce contexte, la Commission est invitée à élaborer des lignes directrices en matière de sécurité routière au niveau de l'Union, dans le cadre de la politique commune des transports, afin d'assurer une plus grande convergence au niveau de l'application des règles de circulation routière par les États membres grâce à des méthodes et des pratiques comparables. Ces lignes directrices peuvent porter au moins sur les excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le défaut de port de la ceinture de sécurité et le franchissement d'un feu rouge,
- une évaluation de la nécessité de renforcer l'application des sanctions en ce qui concerne les infractions en matière de sécurité routière et de proposer des critères communs en ce qui concerne les procédures de suivi en cas de non-paiement d'une pénalité financière, dans le cadre de toutes les politiques pertinentes de l'Union, y compris la politique commune des transports,
- des possibilités d'harmoniser, le cas échéant, les règles de circulation routière,
- une évaluation des applications informatiques visées à l'article 4, paragraphe 4, en vue d'assurer la bonne application de la présente directive, ainsi qu'un échange des données particulières relatives à l'immatriculation des véhicules d'une façon efficace, rapide, sécurisée et confidentielle.

Article 12

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 6 mai 2015. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

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

Article 13

Entrée en vigueur

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

Article 14

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président