




Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2008/0062(COD) Procédure terminée
Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière Voir aussi 2014/0218(COD)	
Sujet 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.20.15 Coopération et accords en matière de transport	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		18/04/2008
		PSE AYALA SENDER Inés	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		PPE BACH Georges	
		ALDE SAVISAAR-TOOMAST Vilja	
		Verts/ALE LICHTENBERGER Eva	
		ECR VAN DALEN Peter	
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		18/04/2008
		PSE AYALA SENDER Inés	
	Commission pour avis précédente		
	LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures		28/05/2008
		ALDE WEBER Renate	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)		29/09/2011
	Agriculture et pêche	3077	17/03/2011
	Transports, télécommunications et énergie	3052	02/12/2010
	Transports, télécommunications et énergie	2913	08/12/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2895	09/10/2008
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

Événements clés			
18/03/2008	Publication de la proposition législative	COM(2008)0151	Résumé
10/04/2008	Annonce en plénière de la saisine de la		

	commission, 1ère lecture		
09/09/2008	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
03/10/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0371/2008	
09/10/2008	Débat au Conseil	2895	Résumé
08/12/2008	Débat au Conseil	2913	Résumé
16/12/2008	Débat en plénière		
17/12/2008	Résultat du vote au parlement		
17/12/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0616/2008	Résumé
16/03/2011	Publication de la position du Conseil	17506/1/2010	Résumé
24/03/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
24/05/2011	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
31/05/2011	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A7-0208/2011	
05/07/2011	Débat en plénière		
06/07/2011	Décision du Parlement, 2ème lecture	T7-0325/2011	Résumé
29/09/2011	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
25/10/2011	Signature de l'acte final		
25/10/2011	Fin de la procédure au Parlement		
05/11/2011	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2008/0062(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Voir aussi 2014/0218(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1-ae
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/04733

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2008)0151	19/03/2008	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2008)0350	19/03/2008	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2008)0351	19/03/2008	EC	
Document annexé à la procédure	52009XX1205(02)	08/05/2008	EDPS	Résumé

Projet de rapport de la commission		PE407.895	01/07/2008	EP	
Amendements déposés en commission		PE409.623	23/07/2008	EP	
Avis de la commission	LIBE	PE409.621	11/09/2008	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES1517/2008	17/09/2008	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0371/2008	03/10/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0616/2008	17/12/2008	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2009)402	29/01/2009	EC	
Déclaration du Conseil sur sa position		07384/2011	15/03/2011	CSL	
Position du Conseil		17506/1/2010	17/03/2011	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2011)0148	21/03/2011	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE462.590	29/03/2011	EP	
Amendements déposés en commission		PE462.836	20/04/2011	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A7-0208/2011	31/05/2011	EP	
Amendements déposés en commission		PE467.209	20/06/2011	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T7-0325/2011	06/07/2011	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2011)0533	02/09/2011	EC	Résumé
Projet d'acte final		00044/2011/LEX	26/10/2011	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Directive 2011/82](#)
[JO L 288 05.11.2011, p. 0001](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

OBJECTIF : établir un système visant à faciliter les poursuites transfrontières des principales infractions routières.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : L'objectif de la présente proposition est de faciliter l'exécution des sanctions à l'encontre des automobilistes qui commettent une infraction dans un autre État membre que celui où leur véhicule est immatriculé.

Les infractions couvertes par la proposition de directive sont :

- l'excès de vitesse,
- le non port de la ceinture,

- le franchissement d'un feu rouge,
- la conduite sous l'influence de l'alcool (ci-après dénommée «conduite en état d'ivresse»).

Il s'agit des infractions qui entraînent le plus grand nombre d'accidents et de morts sur les routes. Selon l'analyse d'impact effectuée en 2007, qui donne des estimations pour l'année 2004, 30% des morts sur la route sont dues à la vitesse excessive, 25% à la conduite en état d'ivresse, 17% au non port de la ceinture de sécurité et environ 4% au franchissement d'un feu rouge. Autrement dit, quelque 75% des tués sur la route proviennent d'une (ou de plusieurs) de ces quatre infractions routières.

La Commission a adopté le 21 octobre 2003 une recommandation de la Commission concernant l'application de la législation dans le domaine de la sécurité routière (2004/345/CE) qui indique les meilleures pratiques en matière de poursuites liées à ces trois principaux types d'infraction. Il semble, vu l'évolution du nombre des tués sur la route depuis cette recommandation, que cet instrument non contraignant n'est pas suffisant pour réaliser l'objectif de la réduction de moitié du nombre des tués.

Dans la procédure proposée, l'échange d'informations entre États membres commence lorsqu'une infraction a été commise dans un État membre avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre. L'État membre où l'infraction a été commise envoie le numéro d'immatriculation et les autres informations utiles aux autres États membres, ou à l'État de résidence si celui-ci a pu être identifié, et demande des informations concernant le propriétaire du véhicule. L'échange d'informations entre États membres se fait par l'intermédiaire d'un réseau électronique. Une fois que l'État où a été commise l'infraction a reçu les informations demandées, il envoie une notification d'infraction au propriétaire du véhicule, à l'aide du formulaire normalisé figurant à l'annexe.

Ce document contient les informations nécessaires pour le paiement du montant dû ainsi que des informations sur les possibilités de contestation et d'appel. En dernier recours, en cas de non-paiement par le contrevenant, la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires peut être appliquée (voir [CNS/2001/0825](#)).

Ce système est particulièrement utile dans le cas des infractions routières détectées par des dispositifs automatiques qui ne permettent pas d'établir immédiatement l'identité du contrevenant, telles que l'excès de vitesse ou le franchissement d'un feu rouge. Il est aussi utile pour permettre le suivi des infractions pour lesquelles la vérification des données d'immatriculation peut s'avérer nécessaire, dans le cas où le véhicule a été arrêté. C'est notamment le cas de la conduite en état d'ivresse.

La proposition ne porte pas sur l'harmonisation des dispositions régissant la circulation routière, ni sur l'harmonisation des sanctions en cas d'infractions à ces dispositions. Elle prévoit simplement des mesures purement administratives pour mettre en place un système efficace et efficient concernant les poursuites transfrontières des principales infractions routières. Elle ne régit pas la nature de ces infractions, administratives ou pénales, qui demeure fixée par les États membres. Elle n'a pas davantage d'effet sur la législation des États membres en ce qui concerne la responsabilité liée aux infractions en question.

La proposition n'empiète pas sur le champ d'application de la décision cadre 2005/214/JAI du Conseil sur la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires. La directive proposée intervient avant la sanction, alors que la décision cadre entre en jeu après la sanction, si le contrevenant étranger n'a pas payé spontanément son amende et qu'une décision à titre définitif a été prise pour l'y contraindre.

Enfin, la Commission sera assistée d'un comité sur l'application de la législation dans le domaine de la sécurité routière, qui s'occupera de l'élaboration de règles communes concernant l'échange d'informations par voie électronique. Ce comité sera également associé aux éventuelles adaptations du modèle de notification d'infraction.

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

AVIS DU CONTRÔLEUR EUROPÉEN DE LA PROTECTION DES DONNÉES sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière.

La proposition de directive a été envoyée par la Commission au CEPD pour consultation le 19 mars 2008. Préalablement à l'adoption de la proposition, la Commission avait consulté le CEPD de façon informelle sur le projet de proposition.

La directive proposée vise à établir un système pour faciliter l'exécution transfrontière des sanctions liées à des infractions routières particulières. Afin de contribuer à une application non discriminatoire et plus efficace de la législation à l'encontre des auteurs d'infractions routières, la proposition prévoit la mise en place d'un système d'échange d'informations transfrontière entre les États membres. Étant donné qu'elle prévoit l'échange de données à caractère personnel concernant les contrevenants présumés, la proposition a des implications directes en matière de protection des données.

Dans le cadre de son avis, le CEPD a examiné la légitimité et la nécessité des mesures, la qualité des données collectées en fonction de la finalité, les droits des personnes concernées et les conditions de leur exercice, et enfin les conditions de transfert des données par l'intermédiaire d'un réseau électronique et les aspects de ce transfert liés à la sécurité.

Le CEPD estime que la proposition fournit une justification suffisante pour la mise en place d'un système d'échange d'informations transfrontière et qu'elle limite de manière adéquate la qualité des données devant être collectées et transférées. Il se félicite également de la procédure de recours prévue dans la proposition, et en particulier du fait que l'accès aux données à caractère personnel sera possible dans le pays de résidence de la personne concernée.

Le CEPD formule les recommandations suivantes afin d'améliorer le texte en ce qui concerne l'information des personnes concernées: la manière dont les personnes concernées seront informées du fait qu'elles ont des droits particuliers dépendra de la forme de la notification de l'infraction. Il est par conséquent important que l'article 5 comprenne toutes les informations utiles pour la personne concernée dans une langue qu'elle comprend. Le CEPD propose un libellé éventuel précisant que la notification d'infraction doit contenir également le nom de l'autorité chargée de l'exécution des sanctions et l'indication de la finalité de la notification et que les informations doivent être fournies dans une langue qui peut être comprise par le destinataire.

En ce qui concerne la sécurité, si le CEPD n'a rien à objecter à l'usage d'une infrastructure déjà existante pour l'échange des informations - dans la mesure où cela limite la charge financière et administrative, il insiste sur le fait que cela ne devrait pas entraîner d'interopérabilité avec d'autres bases de données. Le CEPD se félicite des limites fixées par la proposition aux possibilités d'utilisation des données par les États membres autres que celui où l'infraction a été commise.

Le CEPD se tient à disposition pour toute autre consultation au sujet des règles communes qui doivent être élaborées par la Commission aux fins des procédures techniques pour l'échange électronique des données entre les États membres, et notamment en ce qui concerne les

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

En adoptant le rapport de Mme Inés AYALA SENDER (PSE, ES), la commission des transports et du tourisme a modifié la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière.

Les principaux amendements adoptés en commission (1^{ère} lecture de la procédure de codécision) sont les suivants :

Définitions: les députés ont précisé la notion d'« autorité compétente », un point de contact unique, dans chaque État membre, chargé de faciliter la mise en œuvre de la directive, et ils ont introduit la notion d'« autorité centrale », l'autorité chargée de garantir la protection des données dans chaque État membre.

Orientations en matière de sécurité routière au sein de l'Union européenne : les députés ont introduit un nouvel article stipulant que les États membres devraient, sans préjudice de politiques et législations plus restrictives, œuvrer pour l'établissement d'un ensemble minimum de lignes directrices de sécurité routière dans le cadre du champ d'application de la directive. En vue de la réalisation de cet objectif, la Commission devrait adopter des lignes directrices en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle. Ces lignes directrices devraient respecter les orientations minimales fixées aux paragraphes suivants :

- vitesse : l'utilisation d'équipement automatique de contrôle sur les autoroutes, les routes secondaires et les voies urbaines doit être encouragée plus spécifiquement sur des sections du réseau routier ayant un nombre d'accidents liés aux excès de vitesse plus élevé que la moyenne. Les recommandations adoptées dans le cadre de ces lignes directrices visent à ce que le nombre de contrôles de vitesse au moyen d'équipements automatiques augmente de 30% dans les États membres où le nombre de tués est supérieur à la moyenne de l'Union et la baisse du nombre de tués depuis 2001 est inférieure à la moyenne de l'Union. Une bonne couverture géographique du territoire de chaque État membre devrait être assurée ;
- conduite en état d'ébriété : les États membres doivent assurer en priorité des contrôles aléatoires dans les endroits et aux moments où le non-respect est fréquent et augmente le risque d'accident. Ils s'assurent qu'au moins 30% des conducteurs peuvent être contrôlés annuellement ;
- port de la ceinture de sécurité : des opérations de contrôle intensives seront menées au moins six semaines par an par les États membres là où moins de 70% de la population portent la ceinture de sécurité, en particulier, dans les endroits et aux moments où le non-respect est fréquent ;
- franchissement de feux rouges : l'utilisation d'équipement automatique de contrôle est privilégiée pour les carrefours où le non-respect des règles est fréquent et sur lesquels se produit un nombre d'accidents plus élevé que la moyenne des accidents liés au franchissement de feux rouges.

Les lignes directrices recommandent aux États membres un échange de bonnes pratiques, invitant notamment les États les plus avancés en matière de contrôles automatiques à fournir une aide technique aux États membres la sollicitant.

Echanges d'informations : les députés souhaitent apporter la garantie que les données sont bien protégées, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent être conservées par ailleurs ni utilisées à d'autres fins. En outre, le réseau électronique chargé de l'échange des informations en matière de sécurité routière doit être un réseau géré par la Communauté européenne. Les règles communes permettant la mise en place et la gestion du réseau électronique doivent être déterminées selon la procédure de réglementation avec contrôle.

Notification d'infraction : les députés estiment que le contenu de la notification doit être le plus complet possible afin de fournir au titulaire du certificat d'immatriculation une information sur l'infraction commise, l'administration responsable et les voies de recours possibles. La notification d'infraction doit informer le titulaire : i) qu'il doit remplir, dans un délai stipulé, un formulaire de réponse s'il n'envisage pas de payer l'amende ; ii) que tout refus de payer sera transmis à l'autorité compétente de l'État de résidence pour exécution de la décision ; iii) que ses données à caractère personnel seront traitées dans le respect de la directive 95/46/CE en lui indiquant ses droits en matière d'accès, de rectification et d'effacement. Au cas où le titulaire n'est pas le conducteur du véhicule au moment où l'infraction est commise, le titulaire devra fournir l'identité du conducteur conformément à la législation de l'État de résidence. Dans les cas où il existe un accord entre deux ou plusieurs États membres pour résoudre ce type de problème, la présente disposition ne sera pas applicable.

Pénalités financières : toute pénalité financière infligée en vertu de la directive doit être non discriminatoire en termes de nationalité et être imposée conformément à la législation de l'État d'infraction. Aucune sanction ne devrait être imposée pour une infraction commise avant la date de l'entrée en vigueur de la directive.

Suivi des infractions routières : les députés ont introduit un nouvel article visant à prévoir que les pénalités financières transmises au titulaire, mais qui ne sont pas payées par ce dernier, peuvent voir leur application garantie soit par la décision-cadre 2005/214/JAI concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires, soit par la transmission de la décision finale à l'État de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation.

Reconnaissance et exécution des sanctions : un amendement prévoit un système de reconnaissance et d'exécution des décisions de sanctions entre États-membres dans les cas où la décision-cadre 2005/214/JAI n'est pas applicable.

Informations transmises par l'État de résidence : une nouvelle disposition complète le système de reconnaissance et de transmission des infractions en prévoyant que l'État de résidence informe l'État d'infraction de la suite donnée, quelle que soit cette dernière, à la décision de sanction.

Information à destination des conducteurs européens : les députés demandent que les États membres prennent les mesures afin de fournir une information suffisante aux usagers de la route sur les mesures d'application de la directive. Cette information peut notamment être fournie par l'intermédiaire d'autres organisations, d'organismes de prévention routière, d'ONG actives dans le domaine de la sécurité routière ou des clubs automobiles. Les États membres doivent s'assurer que les règles en matière de limitation de vitesse sont affichées sous la forme de panneau à chacune de leur frontière autoroutière. La Commission est invitée à mettre à disposition sur son site web une page rassemblant les informations sur les règles en vigueur dans les États membres entrant dans le champ de la directive.

Évaluation et rapport : deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission devra présenter un rapport sur la mise en œuvre et l'efficacité de la directive au regard de l'objectif de diminution du nombre de tués sur les routes de l'Union européenne. Ce rapport doit

notamment examiner les conséquences sur l'efficacité de la présente directive des problèmes d'identification du conducteur au moment de l'infraction, lorsque celui-ci n'est pas le titulaire du certificat d'immatriculation.

Annexe : celle-ci a été modifiée en vue d'informer le titulaire du certificat d'infraction que son refus de paiement, en vue d'un meilleur suivi des infractions et des décisions de sanction, pourra être transmis aux autorités de son État de résidence.

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Le Conseil a procédé à un débat public d'orientation concernant la proposition de directive. Les ministres ont exprimé leur accord sur l'objectif de la proposition de la Commission et ont souligné qu'il faut avoir un instrument européen pérenne et efficace. Le Conseil a invité le Comité des représentants permanents à continuer des travaux sur cette proposition en prenant en compte les observations des délégations. Le Conseil reviendra sur ce sujet lors de sa réunion en décembre 2008.

Certains États membres ont exprimé des doutes sur le bien-fondé de la base juridique retenue par la Commission dans sa proposition. Ces délégations se demandaient en effet s'il existe une compétence communautaire sur le fondement de laquelle la proposition de directive pourrait être adoptée.

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Le Conseil a pris acte, en délibération publique, d'un rapport de la présidence sur l'état des travaux concernant une proposition de directive facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière.

Le Conseil a invité les instances préparatoires à poursuivre les travaux en vue de parvenir à un accord dans les meilleurs délais.

Les ministres ont rappelé leur accord sur l'objectif de la proposition de la Commission et ont souligné la nécessité d'un instrument européen pérenne et efficace. Le Conseil a mené un débat d'orientation public concernant cette proposition de directive lors de sa session en octobre 2008. Un nombre significatif d'États membres a exprimé des doutes sur le bien-fondé de la base juridique retenue par la Commission dans sa proposition.

La Commission a présenté sa proposition en mars 2008.

Le Parlement européen devrait adopter son avis en première lecture en décembre 2008.

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Le Parlement européen a adopté par 594 voix pour, 35 voix contre et 40 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par Mme Inés AYALA SENDER (PSE, ES), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision - sont les suivants :

Définitions: les députés ont précisé la notion d'« autorité compétente », à savoir un point de contact unique, dans chaque État membre, chargé de faciliter la mise en œuvre de la directive. Ils ont introduit la notion d'« autorité centrale », l'autorité chargée de garantir la protection des données dans chaque État membre. La notion de « titulaire » englobe les titulaires de certificats d'immatriculation de motos.

Orientations en matière de sécurité routière au sein de l'Union européenne : les députés ont introduit un nouvel article stipulant que les États membres devraient, sans préjudice de politiques et législations plus restrictives, œuvrer pour l'établissement d'un ensemble minimum de lignes directrices de sécurité routière dans le cadre du champ d'application de la directive. En vue de la réalisation de cet objectif, la Commission devrait adopter des lignes directrices en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle. Ces lignes directrices devraient respecter les orientations minimales suivantes :

- vitesse : l'utilisation d'équipement automatique de contrôle sur les autoroutes, les routes secondaires et les voies urbaines doit être encouragée plus spécifiquement sur des sections du réseau routier ayant un nombre d'accidents liés aux excès de vitesse plus élevé que la moyenne. Les recommandations adoptées dans le cadre de ces lignes directrices visent à ce que le nombre de contrôles de vitesse au moyen d'équipements automatiques augmente de 30% dans les États membres où le nombre de tués est supérieur à la moyenne de l'Union et la baisse du nombre de tués depuis 2001 est inférieure à la moyenne de l'Union. Une bonne couverture géographique du territoire de chaque État membre devrait être assurée ;
- conduite en état d'ébriété : les États membres doivent assurer en priorité des contrôles aléatoires dans les endroits et aux moments où le non-respect des règles est fréquent et augmente le risque d'accident. Ils doivent s'assurer qu'au moins 30% des conducteurs peuvent être contrôlés annuellement ;
- port de la ceinture de sécurité : des opérations de contrôle intensives doivent être menées au moins six semaines par an par les États membres là où moins de 70% de la population portent la ceinture de sécurité, en particulier, dans les endroits et aux moments où le non-respect est fréquent ;
- franchissement de feux rouges : l'utilisation d'équipement automatique de contrôle doit être privilégiée pour les carrefours où le non-respect des règles est fréquent et sur lesquels se produit un nombre d'accidents plus élevé que la moyenne des accidents liés au franchissement de feux rouges.

Les lignes directrices recommandent aux États membres un échange de bonnes pratiques, invitant notamment les États les plus avancés en matière de contrôles automatiques à fournir une aide technique aux États membres la sollicitant.

Protection des données : les échanges d'information, en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel et la libre circulation

des données qu'il suppose, doivent se faire dans le respect de la directive 95/46/CE. Les informations transmises par l'État d'infraction doivent être uniquement aux fins de la directive et, une fois la procédure close, toutes les données doivent être effacées, de façon vérifiable.

Notification d'infraction : la notification d'infraction devrait contenir, au minimum, l'objet de la notification, le nom de l'autorité compétente pour l'application des sanctions pécuniaires, le nom de l'autorité compétente chargée d'appliquer la présente directive et une description des détails pertinents de l'infraction en cause. Elle devrait indiquer le montant de la pénalité financière, les procédures de paiement les plus simples, la date à laquelle le paiement doit être effectué, les possibilités de contestation des motifs de la notification d'infraction et de recours contre une décision imposant une pénalité financière, ainsi que la procédure à suivre en cas de litige ou de recours.

La notification d'infraction doit informer le titulaire : i) qu'il doit remplir, dans un délai stipulé, un formulaire de réponse s'il n'envisage pas de payer l'amende ; ii) que tout refus de payer sera transmis à l'autorité compétente de l'État de résidence pour exécution de la décision ; iii) que ses données à caractère personnel seront traitées dans le respect de la directive 95/46/CE en lui indiquant ses droits en matière d'accès, de rectification et d'effacement. Au cas où le titulaire n'est pas le conducteur du véhicule au moment où l'infraction est commise, le titulaire devra fournir l'identité du conducteur conformément à la législation de l'État de résidence. Dans les cas où il existe un accord entre deux ou plusieurs États membres pour résoudre ce type de problème, la présente disposition ne sera pas applicable.

Sanctions pécuniaires : toute sanction pécuniaire infligée en vertu de la directive doit être non discriminatoire en termes de nationalité et est imposée conformément à la législation de l'État d'infraction. Aucune sanction pécuniaire ne devrait être imposée pour une infraction commise avant la date de l'entrée en vigueur de la directive.

Suivi des infractions routières : les députés ont introduit un nouvel article visant à prévoir que les pénalités financières transmises au titulaire, mais qui ne sont pas payées par ce dernier, peuvent voir leur application garantie soit par la décision-cadre 2005/214/JAI concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires, soit par la transmission de la décision finale à l'État de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation.

Reconnaissance et exécution des sanctions : un nouvel article prévoit un système de reconnaissance et d'exécution des décisions de sanctions entre États-membres dans les cas où la décision-cadre 2005/214/JAI n'est pas applicable.

Informations transmises par l'État de résidence : une nouvelle disposition complète le système de reconnaissance et de transmission des infractions en prévoyant que l'État de résidence informe l'État d'infraction par tout moyen laissant une trace écrite: i) de la transmission de la décision à l'autorité compétente; ii) de toute décision de ne pas exécuter une décision accompagnée des motifs la justifiant; iii) de l'exécution de la décision dès qu'elle est achevée.

Information à destination des conducteurs européens : le Parlement demande que les États membres prennent les mesures afin de fournir une information suffisante aux usagers de la route sur les mesures d'application de la directive. Cette information pourra notamment être fournie par l'intermédiaire d'autres organisations, d'organismes de prévention routière, d'ONG actives dans le domaine de la sécurité routière ou des clubs automobiles. Les États membres doivent s'assurer que les règles en matière de limitation de vitesse sont affichées sous la forme de panneau à chacune de leur frontière autoroutière. La Commission est invitée à mettre à disposition sur son site web une page rassemblant les informations sur les règles en vigueur dans les États membres entrant dans le champ de la directive.

Évaluation et rapport : deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission devra présenter un rapport sur la mise en œuvre et l'efficacité de la directive au regard de l'objectif de diminution du nombre de tués sur les routes de l'Union européenne. Sur la base de ce rapport, la Commission étudiera les possibilités d'extension du champ d'application de la directive à d'autres infractions routières.

Dans ce rapport, la Commission présentera des propositions permettant d'harmoniser le matériel de contrôle sur la base de critères communautaires et les pratiques de contrôle en matière de sécurité routière. Elle évaluera également la mise en œuvre volontaire par les États membres des lignes directrices pour la sécurité routière à l'échelle de l'Union. Si nécessaire, elle pourra présenter une proposition de modification de la directive.

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Dans sa position en première lecture, le Conseil a indiqué qu'il partageait les objectifs et souscrivait aux principes fondamentaux énoncés dans la proposition de la Commission. Il retient toutefois une base juridique différente et envisage un système de mise en œuvre plus simple que celui prévu par la proposition de la Commission.

Par ailleurs, l'approche du Conseil garantit une meilleure protection des données à caractère personnel qui sont échangées dans le cadre de la directive, et son champ d'application englobe quatre infractions supplémentaires qui n'étaient pas prévues dans la proposition de la Commission.

Les principales questions sont les suivantes :

1) **Base juridique :** la base juridique de la proposition de la Commission est l'article 71, paragraphe 1, point c), du traité instituant la Communauté européenne (transport), désormais l'article 91, paragraphe 1, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Le Conseil a choisi une autre base juridique, à savoir l'article 87, paragraphe 2, du TFUE (coopération policière).

Ayant rendu son avis avant l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission sur ce point. La Commission n'a pas pu reprendre à son compte le changement de base juridique : l'unanimité est donc requise pour parvenir à un accord entre les États membres.

2) **Champ d'application :** la Commission proposait que quatre infractions entrent dans le champ d'application de la directive : l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port de la ceinture de sécurité et le franchissement d'un feu rouge. Dans sa position en première lecture, le Conseil a ajouté quatre infractions supplémentaires: i) la conduite sous l'influence de drogues, ii) le non-port du casque, iii) la circulation sur une voie interdite, iv) l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.

Le Conseil a précisé que cette liste pourrait être étoffée à l'avenir dans le cadre d'une révision de la directive, à la suite d'un rapport que la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive.

Le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission en ce qui concerne le champ d'application de la directive. Il a suggéré que la

Commission remet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et l'efficacité de la directive qui pourrait, par la suite, déboucher sur une extension du champ d'application de la directive. Les amendements du Parlement indiquent également que, dans ce rapport, la Commission pourrait présenter des propositions permettant d'harmoniser le matériel de contrôle ainsi qu'une évaluation de la mise en œuvre des lignes directrices pour la sécurité routière.

3) Définitions : le Conseil a modifié la proposition de la Commission afin d'adapter la liste de définitions aux nouveaux termes utilisés dans sa position en première lecture. Le Parlement européen a largement suivi la proposition de la Commission tout en introduisant quatre définitions supplémentaires:

- il a étendu la définition du « titulaire », afin que la directive s'applique également aux motos. Le Conseil a repris l'esprit de cet amendement dans sa position en première lecture dans la mesure où le « non-port du casque » fait partie des infractions relevant de la directive ;
- il a précisé qu'une « autorité compétente » était un point de contact unique. Le Conseil n'a pas repris cet amendement ;
- deux autres définitions (« autorité centrale » et « décision administrative définitive ») n'ont pas pu être acceptées par le Conseil.

4) Lettre de notification : la position du Conseil prévoit un modèle de lettre d'information dont le contenu est très proche de la notification d'infraction figurant dans la proposition de la Commission. Toutefois, comme la lettre d'information n'est pas obligatoire (contrairement à la notification d'infraction), elle ne fait que conseiller à l'auteur de l'infraction de remplir le formulaire de réponse joint.

Le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission en introduisant quelques modifications visant à ajouter davantage d'informations dans la notification d'infraction.

5) Protection des données : alors que la Commission proposait de recourir à la directive 95/46/CE pour garantir la protection des données, le Conseil estime que, en raison de la nouvelle base juridique, il serait plus approprié de faire référence aux dispositions relatives à la protection des données prévues par la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil, ainsi que par les décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI du Conseil.

Le Parlement européen a largement suivi la proposition de la Commission tout en insistant pour qu'un système rigoureux de protection des données soit mis en place afin: i) d'assurer la confidentialité des données transmises; ii) de garantir que la personne concernée est informée de ses droits d'accès, de rectification et d'effacement de ses données à caractère personnel; iii) d'éviter que les données collectées au titre de la directive ne soient utilisées pour d'autres motifs que ceux spécifiquement liés à la sécurité routière.

6) Information des citoyens de l'UE : la position du Conseil fait obligation à la Commission de mettre à disposition sur son site web, dans toutes les langues officielles de l'UE, un résumé des règles en vigueur dans les États membres en matière de sécurité routière.

Le Parlement européen a souligné qu'il était important d'informer les conducteurs de la politique en matière de sécurité routière, les informations nécessaires étant fournies aux citoyens de l'UE par les États membres et la Commission.

D'autres amendements du Parlement européen non repris dans la position en première lecture du Conseil portaient notamment sur les éléments suivants:

- introduction de sanctions fixes et harmonisées pour les infractions routières;
- harmonisation des pratiques et de l'équipement technique de contrôle utilisés en matière de sécurité routière (par l'adoption de lignes directrices pour la sécurité routière à l'échelle de l'UE);
- introduction d'un système de suivi des infractions routières, de reconnaissance et d'application des sanctions ainsi que de transmission d'informations concernant les décisions relatives à ce type d'infractions dans le cas où les sanctions pécuniaires restent impayées;
- procédure de comité;
- principes généraux du droit (les sanctions financières imposées par la législation de l'État où l'infraction a été commise ne doivent être ni discriminatoires, ni rétroactives).

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Alors que la Commission a accepté la plupart des amendements du Parlement en première lecture car ils étayaient sa proposition initiale, le Conseil n'en a repris aucun dans sa position.

- Concernant le fond de la position du Conseil, la Commission estime que le texte facilitera globalement l'échange transfrontière d'informations sur les infractions à la sécurité routière et qu'il peut répondre aux principaux objectifs de la Commission pour ce qui est d'assurer un niveau élevé de protection à tous les usagers de la route dans l'UE. Le texte adopté devrait produire un effet dissuasif puissant en encourageant tous les conducteurs à respecter la réglementation sur la circulation routière.

- Le second grand objectif poursuivi par la Commission dans sa proposition concerne la suite donnée à l'identification du contrevenant, une fois les informations mises à disposition. Cet objectif semble n'être que partiellement atteint dans la position du Conseil en première lecture et la Commission estime qu'il y a matière à étayer le texte sur ce point, en se fondant sur les amendements proposés par le Parlement européen en première lecture.

- En ce qui concerne le choix de la base juridique, la Commission a estimé que, d'un point de vue juridique et institutionnel, l'article 87, paragraphe 2 (coopération policière), ne constitue pas la base juridique appropriée à cette directive (même si cette base juridique a recueilli l'unanimité au Conseil). Dans ce contexte, la Commission a fait inscrire une déclaration au procès-verbal du Conseil et se réserve le droit de recourir à tous les moyens de droit dont elle dispose.

La Commission estime en effet que la directive proposée a clairement la sécurité routière comme objectif et entre donc dans le champ d'application de l'article 91 du TFUE. De plus, elle n'a aucune incidence sur la classification nationale des infractions concernées.

Par ailleurs, en vertu de l'article 87, paragraphe 2, trois États membres jouissent d'un régime dérogatoire en matière de coopération policière (option de participation pour le Royaume-Uni et l'Irlande et option de non-participation pour le Danemark), ce qui implique que, potentiellement, trois États membres ne seraient pas couverts par la directive.

En outre, la Commission estime que l'article 87, paragraphe 2, ne peut couvrir que les infractions pénales à la réglementation sur la circulation

routière.

En deuxième lecture, la Commission estime qu'il conviendrait de rechercher d'éventuels compromis afin de trouver les solutions appropriées permettant de couvrir à la fois les infractions administratives et pénales.

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport d'Inés AYALA SENDER (S&D, ES) relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en deuxième lecture suivant la procédure législative ordinaire, modifie la position du Conseil comme suit:

Procédure pour l'échange d'informations entre États membres : les éléments des données nécessaires pour effectuer la requête doivent respecter les exigences prévues dans une nouvelle annexe I bis introduite par les députés. Cette nouvelle annexe technique - qui remplace la référence à la décision 2008/616/JAI sur la convention de Prüm - devrait être modifiée par la procédure des actes délégués.

L'État membre de l'infraction devra utiliser, en vertu de la directive, les données obtenues aux fins d'établir qui est responsable, en vertu du droit national, des infractions en matière de sécurité routière.

Les États membres devront prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'échange d'informations se fasse par des moyens électroniques interopérables, sans échange de données provenant d'autres bases de données. L'échange d'informations doit garantir la confidentialité des données transmises.

Lettre de notification relative à l'infraction : l'amendement clarifie que l'État membre de l'infraction décide d'engager ou non des poursuites à propos des infractions en matière de sécurité routière. Lorsqu'il décide de les engager, il doit en informer, de manière confirmée et strictement personnelle, conformément à son propre droit et à la directive. Les informations relatives à la nature, la date et l'heure de l'infraction, ainsi qu'au droit applicable à l'infraction et à la sanction, sont des informations essentielles qui devraient, dans tous les cas, figurer dans la lettre de notification.

Le propriétaire, le détenteur du véhicule ou toute autre personne soupçonnée d'avoir commis une infraction en matière de sécurité routière devrait être informé, par la lettre de notification, que ses données à caractère personnel seront traitées dans le respect de la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil. La lettre devrait lui indiquer ses droits d'accès, de rectification et d'effacement de ses données, visés aux articles 17 et 18 de cette décision-cadre.

Rapports communiqués par les États membres à la Commission : les États membres devront adresser un rapport à la Commission au plus tard 24 mois après l'entrée en vigueur de la directive, puis tous les deux ans. Le contenu du rapport obligatoire devra être complété afin de clarifier le nombre de refus, le type d'infractions et le nombre de lettres de notification envoyées.

Protection des données : des éléments de la position du Parlement en première lecture sont réintroduits en ce qui concerne la protection des données à caractère personnel. Ils visent à : i) garantir les droits de la personne identifiée en interdisant de conserver les données collectées et en limitant l'utilisation aux fins de la directive ; ii) clarifier l'utilisation et l'enregistrement des données par l'État membre d'immatriculation et l'État membre de l'infraction ; iii) garantir les droits de la personne identifiée d'obtenir la correction de ses données à caractère personnel au cas où elles sont inexactes.

Information des conducteurs dans l'Union : en harmonie avec la position adoptée par le Parlement en première lecture, un amendement renforce l'obligation d'informer les conducteurs sur la mise en œuvre de la directive et sur les différentes règles en vigueur en Europe concernant les limites de vitesse.

Actes délégués : un nouvel article insère la procédure des actes délégués pour modifier l'annexe contenant les exigences techniques. La délégation de pouvoir serait accordée à la Commission pour une durée de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive.

Révision de la directive : le rapport devra être remis au plus tard 36 mois après l'entrée en vigueur de la directive. Dans son rapport, la Commission devra se concentrer notamment sur les aspects suivants et présenter des propositions pour les couvrir l'évaluation:

- de la nécessité d'ajouter d'autres infractions en matière de sécurité routière dans le champ d'application de la directive;
- de l'efficacité de la directive quant à la réduction du nombre de victimes sur les routes de l'Union;
- de la nécessité d'harmoniser les équipements automatiques de contrôle et les procédures. Dans ce contexte, la Commission est invitée à élaborer des lignes directrices en matière de sécurité routière à l'échelon européen. Ces lignes directrices pourront au moins porter sur les excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port de la ceinture de sécurité et le franchissement d'un feu rouge ;
- de la nécessité de renforcer l'application des sanctions grâce à des procédures de suivi harmonisées en cas de non-paiement d'une pénalité financière ;
- de la possibilité d'harmoniser, le cas échéant, les règles de circulation routière au niveau de l'Union;
- des applications informatiques en vue d'assurer un échange des données précises relatives à l'immatriculation des véhicules d'une façon rapide, sécurisée et confidentielle.

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Le Parlement européen a adopté une résolution législative relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Le Parlement a arrêté sa position en deuxième lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Les principaux amendements sont les suivants :

Procédure pour l'échange d'informations entre États membres : les éléments des données relatives aux véhicules et aux propriétaires ou détenteurs des véhicules nécessaires pour effectuer la requête doivent respecter les exigences prévues à l'annexe -I de la directive. La Commission sera habilitée à adopter des actes délégués concernant la mise à jour de cette annexe -I au vu du progrès technique afin de tenir compte des modifications pertinentes à la décision 2008/615/JAI et à la décision 2008/616/JAI («décisions Prüm») ou lorsque l'exigent des actes législatifs de l'Union touchant directement à la mise à jour de l'annexe -I.

Aux fins de l'échange des données visées à la directive, chaque État membre devra désigner un point de contact national.

Les États membres devront prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'échange d'informations se fasse par des moyens électroniques interopérables, sans échange de données provenant d'autres bases de données. L'échange d'informations doit présenter un bon rapport coût-efficacité et doit être sécurisé, en garantissant la sécurité et la protection des données transmises. 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.

Lettre de notification relative à l'infraction : le texte amendé clarifie que l'État membre de l'infraction décide d'engager ou non des poursuites à propos des infractions en matière de sécurité routière. Lorsqu'il décide de les engager, il doit en informer 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 doivent comprendre, conformément au droit national, les conséquences en droit de ladite infraction sur le territoire de l'État membre de l'infraction en vertu du droit dudit État membre.

La lettre de notification doit inclure notamment la nature de l'infraction en matière de sécurité routière, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, le titre des textes de droit national qui caractérisent l'infraction et la sanction ainsi que, lorsqu'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction.

Rapports communiqués par les États membres à la Commission : les États membres doivent adresser : i) un rapport préliminaire à la Commission au plus tard 12 mois après l'expiration de la période de transposition ; ii) un rapport complet à la Commission au plus tard 30 mois après l'expiration de la période de transposition, puis tous les deux ans.

Les rapports complets doivent indiquer entre autres le type d'infractions au sujet desquelles des demandes ont été envoyées. Ils doivent inclure 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.

Protection des données : le texte amendé prévoit que chaque État membre doit :

- faire en sorte que les données à caractère personnel traitées en vertu de la directive soient, dans un délai approprié, rectifiées lorsqu'elles sont inexactes, effacées ou verrouillées lorsqu'elles ne sont plus nécessaires, conformément à la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil, et qu'un délai de conservation des données soit fixé conformément à la décision-cadre ;
- veiller à ce que, pour tout traitement des données à caractère personnel au titre de la directive, ces données ne soient utilisées qu'aux fins énoncées à la directive, et que les intéressés aient un droit d'information, un droit 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 droit national en application des dispositions pertinentes de la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil.

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.

Information des conducteurs dans l'Union : les États membres doivent fournir aux usagers de la route les informations nécessaires sur les règles applicables sur leur territoire et sur les mesures d'application de la 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 ou des clubs automobiles.

Actes délégués : un nouvel article insère la procédure des actes délégués pour modifier l'annexe contenant les exigences techniques. La délégation de pouvoir sera accordée à la Commission pour une durée de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive. La délégation de pouvoir pourra être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil.

Révision de la directive : le rapport de la Commission devra être remis au plus tard 36 mois après l'entrée en vigueur de la directive. Dans son rapport, la Commission devra se concentrer notamment sur les aspects suivants et présenter, 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 dans le champ d'application de la directive;
- une évaluation de l'efficacité de la 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 les procédures. Dans ce contexte, la Commission est invitée à élaborer des lignes directrices en matière de sécurité routière à l'échelon européen. Ces lignes directrices pourront au moins porter sur les excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port de la ceinture de sécurité et le franchissement d'un feu rouge;
- une évaluation de la nécessité de renforcer l'application des sanctions pour les infractions routières et de proposer des critères communs en ce qui concerne les procédures de suivi en cas de non-paiement d'une pénalité financière ;
- des possibilités d'harmoniser, le cas échéant, les règles de circulation routière;
- une évaluation des applications informatiques en vue d'assurer la bonne application de la directive ainsi qu'un échange des données précises relatives à l'immatriculation des véhicules d'une façon efficace, rapide, sécurisée et confidentielle.

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Le Parlement européen a arrêté sa position en deuxième lecture le 6 juillet 2011 après des contacts informels avec le Conseil et la Commission. La Commission confirme qu'elle approuve l'amendement de compromis global voté, mais rappelle la position qu'elle a déjà exprimée en première lecture en ce qui concerne le choix de la «coopération policière» comme base juridique par les deux co-législateurs, d'une part, et l'absence de tableaux de correspondance dans le texte, d'autre part.

Base juridique : la Commission estime que, d'un point de vue juridique et institutionnel, l'article 87, paragraphe 2 («coopération policière»), qui a été retenu par le Conseil en première lecture et n'a pas été remis en question par le Parlement européen en deuxième lecture, ne constitue pas la base juridique appropriée à cette directive. Dans ce contexte, la Commission a fait inscrire une déclaration au procès verbal du Conseil et se réserve le droit de recourir à tous les moyens de droit dont elle dispose.

Tableaux de correspondance : l'accord ne prévoit pas de soumettre les États membres à l'obligation de transmettre un tableau de correspondance à la Commission et ce, en dépit de la pratique usuelle du Parlement européen en la matière.

La Commission a fait une déclaration dans laquelle elle regrette l'absence de tableaux de correspondance dans le dispositif et rappelle sa détermination à veiller à ce que les États membres établissent des tableaux de correspondance entre les mesures de transposition qu'ils adoptent et la directive. Toutefois, dans un esprit de compromis, la Commission a aussi fait savoir qu'elle était disposée à accepter de remplacer la disposition obligatoire relative aux tableaux de correspondance qui figure dans le dispositif par un considérant ad hoc encourageant les États membres à suivre cette pratique. Elle a toutefois insisté sur le fait que sa position dans ce dossier ne saurait être considérée comme un précédent.

Amendements du Parlement en deuxième lecture : hormis la question de la base juridique, la position du Conseil en première lecture a déjà été, en substance tout au moins, approuvée par la Commission. Les principaux changements apportés à la position du Conseil par les amendements du Parlement européen sont les suivants:

- lettre d'information: précision indiquant qu'une lettre d'information doit nécessairement être envoyée au contrevenant lorsque l'État membre d'infraction décide de sanctionner l'infraction;
- renforcement des dispositions relatives à la protection des données afin d'éviter une éventuelle utilisation abusive des données personnelles;
- introduction d'une nouvelle disposition sur les actes délégués afin de permettre la modification de l'annexe relative aux données utilisées pour l'échange d'informations;
- renforcement de la clause de révision permettant à la Commission d'évaluer la nécessité d'élaborer de nouvelles propositions législatives sur la mise au point de normes communes pour les équipements automatiques de contrôle, sur l'harmonisation des règles de circulation routière et sur l'établissement de critères communs en ce qui concerne les procédures de suivi. La Commission a également ajouté une déclaration en vertu de laquelle elle s'engage à étudier la nécessité d'élaborer des lignes directrices au niveau de l'Union européenne afin d'assurer une plus grande convergence en ce qui concerne l'application des règles de circulation routière par les États membres.

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

OBJECTIF : lutter contre les infractions routières qui menacent gravement la sécurité routière, en facilitant l'échange transfrontalier d'informations.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

CONTENU : le Conseil a adopté, sur la base d'un texte arrêté avec le Parlement européen en deuxième lecture, une directive relative à l'échange transfrontalier d'information concernant les infractions en matière de sécurité routière.

La 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 ces infractions ont été commises dans un État membre autre que celui où le véhicule a été immatriculé.

Champ d'application : la directive s'applique aux infractions suivantes :

- excès de vitesse;
- non-port de la ceinture de sécurité;
- franchissement d'un feu rouge;
- conduite en état d'ébriété;
- conduite sous l'influence de drogues;
- non-port du casque;
- circulation sur une voie interdite;
- usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.

Procédure pour l'échange d'informations entre États membres : pour les enquêtes relatives aux infractions en matière de sécurité routière, les États membres devront permettre aux points de contact nationaux des autres États membres d'accéder à leurs données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules 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 États membres devront s'assurer que l'échange d'informations s'effectue par des moyens électroniques interopérables, sans échange de données provenant d'autres bases de données, qu'il présente un bon rapport coût-efficacité et qu'il soit sécurisé ; ils devront veiller à la sécurité et à la protection des données transmises.

Lettre de notification relative à l'infraction : une fois la personne soupçonnée d'avoir commis l'infraction identifiée, l'État membre dans lequel l'infraction routière a eu lieu lui fera parvenir une lettre détaillant l'infraction commise et les conséquences juridiques de l'infraction en vertu de sa législation.

La lettre de notification doit inclure notamment la nature de l'infraction en matière de sécurité routière, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, le titre des textes de droit national qui caractérisent l'infraction et la sanction ainsi que, lorsqu'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction.

En tout état de cause, il appartiendra à l'État membre dans lequel l'infraction a été commise et à sa législation nationale de déterminer si l'infraction donnera lieu à ou non des poursuites et, si oui, selon quelles modalités.

Rapports communiqués par les États membres à la Commission : les États membres devront adresser à la Commission: i) un rapport préliminaire au plus tard le 7 novembre 2014 ; ii) un rapport complet au plus tard le 6 mai 2016, et tous les deux ans par la suite.

Le rapport complet devra indiquer :

- le nombre de requêtes automatisées effectuées par l'État membre de l'infraction à la suite d'infractions commises sur son territoire, ainsi que le type d'infractions au sujet desquelles des demandes ont été envoyées et le nombre de demandes qui ont échoué ;
- 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.

Protection des données : les dispositions relatives à la protection des données prévues dans la décision-cadre 2008/977/JAI seront applicables aux données à caractère personnel traitées en vertu de la directive. Toute personne concernée aura 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.

Information des usagers de la route dans l'Union : la Commission devra mettre 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 directive. Les États membres fourniront à la Commission les informations concernant ces règles.

Révision de la directive : au plus tard le 7 novembre 2016, la Commission fera rapport sur l'application de la directive par les États membres. Dans son rapport, la Commission se concentrera notamment sur l'évaluation des aspects suivants et présentera, s'il y a lieu, des propositions pour les couvrir:

- nécessité d'ajouter d'autres infractions en matière de sécurité routière dans le champ d'application de la directive;
- efficacité de la directive quant à la réduction du nombre de victimes sur les routes de l'Union ;
- nécessité de mettre au point des normes communes pour les équipements automatiques de contrôle et les procédures ;
- nécessité de renforcer l'application des sanctions pour les infractions routières et de proposer des critères communs en ce qui concerne les procédures de suivi en cas de non-paiement d'une pénalité financière.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 06/11/2011.

TRANSPOSITION : 07/11/2013.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en ce qui concerne ce qui concerne la mise à jour de l'annexe I au vu du progrès technique. La délégation de pouvoir est conférée à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 6 novembre 2011 (tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'y oppose). Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.