









# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2014/0218(COD) Procédure terminée
Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière	
Voir aussi <a href="#">2008/0062(COD)</a>	
Sujet	
1.20.09 Protection de la vie privée et des données	
3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	 <a href="#">AYALA SENDER Inés</a> Rapporteur(e) fictif/fictive  <a href="#">BACH Georges</a>  <a href="#">VAN DALEN Peter</a>  <a href="#">BILBAO BARANDICA</a>  <a href="#">EICKHOUT Bas</a>  <a href="#">AIUTO Daniela</a>	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>LIBE</b> Libertés civiles, justice et affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)</a>	<a href="#">3371</a>	02/03/2015
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3335</a>	08/10/2014
Commission européenne	DG de la Commission <a href="#">Mobilité et transports</a>	Commissaire BULC Violeta	
Comité économique et social européen Comité européen des régions			

Événements clés			
15/09/2014	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

08/10/2014	Débat au Conseil	<a href="#">3335</a>	
02/12/2014	Vote en commission, 1ère lecture		
07/01/2015	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A8-0001/2015</a>	Résumé
10/02/2015	Débat en plénière		
11/02/2015	Résultat du vote au parlement		
11/02/2015	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T8-0029/2015</a>	Résumé
02/03/2015	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
11/03/2015	Signature de l'acte final		
11/03/2015	Fin de la procédure au Parlement		
13/03/2015	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2014/0218(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Voir aussi <a href="#">2008/0062(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/00877

### Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(2014)0476</a>	18/07/2014	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES5279/2014</a>	15/10/2014	ESC	
Projet de rapport de la commission	<a href="#">PE539.855</a>	16/10/2014	EP	
Amendements déposés en commission	<a href="#">PE541.591</a>	10/11/2014	EP	
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2019)007878	17/12/2014	CSL	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A8-0001/2015</a>	07/01/2015	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T8-0029/2015</a>	11/02/2015	EP	Résumé
Projet d'acte final	<a href="#">00103/2014/LEX</a>	11/03/2015	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	<a href="#">SP(2015)173</a>	18/03/2015	EC	

Document de suivi		SWD(2016)0355	17/11/2016	EC	
Document de suivi		SWD(2016)0356	17/11/2016	EC	
Document de suivi		<a href="#">COM(2016)0744</a>	29/11/2016	EC	Résumé

## Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

## Acte final

[Directive 2015/413](#)  
[JO L 068 13.03.2015, p. 0009](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

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

**OBJECTIF** : faciliter l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

**ACTE PROPOSÉ** : Directive du Parlement européen et du Conseil.

**RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN** : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

**CONTEXTE** : l'amélioration de la sécurité routière est un objectif central de la politique des transports de l'Union. 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.

Aujourd'hui, faute de procédures appropriées et malgré les possibilités existantes au titre de la [décision 2008/615/JAI du Conseil](#) et de la [décision 2008/616/JAI du Conseil](#) (décisions «Prüm»), les sanctions sous forme de pénalités financières liées 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.

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).

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. Tout en apportant son soutien en ce qui concerne le contenu de la directive adoptée, la Commission 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, 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.

Dans le prolongement de la [communication de la Commission](#) du 20 juillet 2010 intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», le Conseil a invité la Commission à examiner les possibilités d'harmoniser le code de la route au niveau de l'Union et d'adopter des 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.

**ANALYSE D'IMPACT** : étant donné que la proposition ne contient pas d'éléments nouveaux par rapport à la directive annulée, l'analyse d'impact de la proposition initiale de la Commission reste d'actualité.

**CONTENU** : la proposition de directive vise à 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. Sont en particulier visées les infractions telles que : excès de vitesse; franchissement d'un feu rouge ; défaut de port de la ceinture de sécurité ou du casque; conduite en état d'ébriété; usage illicite d'un téléphone portable au volant.

La proposition est quasiment identique au texte de la directive annulée. Son objectif principal est 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 fournit 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 Commission propose d'introduire des modifications mineures pour se conformer à l'arrêt de la Cour de justice :

- Base juridique : la nouvelle proposition est fondée sur la base juridique pour l'adoption de mesures au niveau de l'UE dans le domaine de la sécurité routière, à savoir l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE.
- Royaume-Uni, Irlande et Danemark : 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 ces protocoles ne s'appliquent pas à la nouvelle base juridique envisagée, il est proposé de supprimer ces considérants.

- Protection des données : compte tenu de la nouvelle base juridique, les règles générales en matière de protection des données énoncées par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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 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, effacement, de verrouillage et de temps de stockage maximal.

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

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

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

---

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'avis AYALA SENDER (S&D, ES) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Protection des données : les députés ont proposé l'ajout d'un nouveau considérant, qui regroupe les précisions apportées par le Conseil et les suggestions du Contrôleur européen de la protection des données. Il vise à clarifier le nouveau régime de protection des données qui doit s'appliquer aux infractions comprises dans le champ d'application de la directive à l'examen.

Royaume-Uni, Irlande et Danemark : un amendement vise à prolonger d'un an (jusqu'au 6 mai 2016 au lieu du 6 mai 2015) le délai accordé à ces trois États membres pour transposer la directive en droit national.

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

---

Le Parlement européen a adopté par 640 voix pour, 61 voix contre et 6 abstentions une résolution législative sur la proposition de 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 première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière modifient la proposition de la Commission comme suit :

Traitement et protection des données : le Parlement a préconisé d'intégrer, autant que possible, dans la directive les dispositions des décisions Prüm qui sont relatives aux spécifications techniques et à la disponibilité des échanges automatisés de données.

Dans les considérants, il est rappelé : i) que la [décision 2008/616/JAI](#) précise les caractéristiques de sécurité concernant l'application informatique existante et les exigences techniques correspondantes concernant l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules ; ii) que le traitement des données relatives à l'immatriculation des véhicules contenant des données à caractère personnel fait l'objet des dispositions spécifiques en matière de protection des données prévues par la [décision 2008/615/JAI](#).

Royaume-Uni, Irlande et Danemark : le délai accordé à ces trois États membres pour transposer la directive en droit national devrait être prolongé jusqu'au 6 mai 2017.

Rapport : la Commission devrait faire rapport au plus tard le 7 novembre 2016 un rapport sur l'application de la directive.

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

---

OBJECTIF : faciliter l'échange d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière commises par les conducteurs de véhicules étrangers.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

CONTENU : la directive vise à 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.

Cette directive remplace la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil (adoptée sur la base de l'article 87, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne), qui a été annulée par la Cour de Justice de l'Union européenne par son arrêt du 6 mai 2014.

L'objectif de la nouvelle directive, adoptée sur la base de l'article 91, paragraphe 1, point c) du TFUE (transports), reste inchangé par rapport à la directive initiale, à savoir mettre fin à l'anonymat des conducteurs non-résidents et veiller à ce que les infractions routières qu'ils pourraient commettre ne restent pas impunies. Toutefois, les nouvelles règles s'appliqueraient désormais au Royaume-Uni, à l'Irlande et au Danemark.

Procédure pour l'échange d'informations entre États membres : en vertu de la directive, les États membres pourraient accéder aux données nationales d'immatriculation des véhicules de chacun d'entre eux afin de rechercher des personnes responsables de certaines infractions en matière de sécurité routière. Chaque État membre désignerait à cette fin un point de contact national.

L'auteur présumé d'une infraction pourrait être contacté au moyen d'une lettre de notification type dont le modèle est inclus dans la directive. La lettre devrait être envoyée dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible. Il reviendrait à l'État

membre où infraction a été commise de décider d'engager ou non des poursuites.

Champ d'application : l'échange de données porterait sur huit infractions majeures en matière de sécurité routière : 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 stupéfiants; f) défaut de port du casque; g) circulation sur une voie interdite; h) usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre appareil de communication en conduisant un véhicule.

Protection des données : compte tenu du fait que 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 Conseil 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 devrait s'appliquer aux activités de traitement effectuées en application de la directive.

Information des usagers de la route : la Commission devrait 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.

Révision de la directive : la Commission devrait présenter, au plus tard le 7 novembre 2016, un rapport sur l'application de la directive par les États membres assorti, s'il y a lieu, de propositions législatives. Dans son rapport, la Commission devrait examiner la nécessité de 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.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17.3.2015.

TRANSPOSITION : 6.5.2015. Pour le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni : 6.5.2017.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin de réaliser l'objectif d'un échange d'informations entre les États membres grâce à des moyens interopérables. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de cinq ans (tacitement prorogée) à compter du 13 mars 2015. 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.

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

---

La Commission a présenté un rapport sur l'application de la directive 2015/413/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (la «directive CBE»).

Pour rappel, la directive CBE permet de protéger les usagers de la route dans l'Union en facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et en facilitant ainsi l'application des sanctions, lorsque les infractions ont été commises dans un État membre autre que celui où le véhicule en cause a été immatriculé.

Élargissement possible champ d'application de la directive CBE: la Commission considère que le champ d'application de la directive CBE est adéquat dès lors qu'il couvre les huit infractions les plus importantes en matière de sécurité routière parmi lesquelles l'excès de vitesse, le défaut de port de la ceinture de sécurité, la conduite en état d'ébriété et l'usage illicite d'appareils de communication.

En raison du recours accru à des équipements de contrôle automatique, la Commission juge utile d'envisager l'inclusion dans le champ d'application de la directive des infractions telles que i) l'absence de maintien d'une distance suffisante avec le véhicule qui précède, ii) les dépassements dangereux et iii) les stationnements dangereux. En revanche, elle n'est pas favorable à l'ajout des infractions au péage ou des infractions pour stationnements irréguliers liés au non-paiement de taxes ou de charges municipales.

Impact de la directive : selon le rapport, la directive CBE constitue un outil efficace avec un potentiel important d'amélioration de la sécurité routière en rendant possible l'identification des contrevenants non-résidents et en sensibilisant les citoyens aux règles de la circulation et à l'applicabilité de sanctions dans les États membres.

D'après une étude d'évaluation externe, le nombre total d'infractions constatées couvertes par la directive CBE et commises par des véhicules non-résidents/étrangers dans l'UE est estimé à 10 millions pour 2014.

Le système d'information électronique qui permet l'échange rapide, sécurisé et confidentiel des données relatives à l'immatriculation des véhicules est efficace dans la mesure où il a eu une incidence positive sur l'exécution transfrontalière des sanctions: le nombre de enquêtes concernant des infractions routières commises par des non-résidents a pratiquement quadruplé entre 2013 et 2015 dans les États membres qui ont mis en œuvre la directive.

Améliorations possibles : en vue d'améliorer l'impact de la directive, le rapport recommande une approche globale permettant de créer une synergie avec d'autres instruments, notamment ceux qui sont liés à l'assistance mutuelle et à la coopération entre les États membres dans les enquêtes sur les infractions routières et à la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires.

Le rapport suggère en particulier :

- de mieux exploiter les possibilités du système électronique: en novembre 2016, 23 des 28 États membres étaient connectés au système. En 2015, près de 50% des infractions routières constatées commises par des non-résidents n'ont pas fait l'objet d'enquêtes ;
- d'envisager l'introduction de mesures qui pourraient accroître la fiabilité des équipements de contrôle automatique (par exemple des normes harmonisées au niveau européen, des procédures d'homologation et des contrôles périodiques des équipements) ;
- de renforcer l'exécution des sanctions pour les infractions routières commises par des non-résidents faisant l'objet d'une enquête: à l'heure actuelle, près de 50% des sanctions ne sont pas exécutées avec succès, en raison i) de l'absence d'assistance mutuelle et de coopération entre les États membres dans les enquêtes sur les infractions routières après l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules, ou ii) du fait que souvent les décisions judiciaires rendues par les États membres dans des affaires de non-paiement d'une pénalité financière pour ces infractions ne relèvent pas de la [décision-cadre 2005/214/JAI](#) concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires
- de travailler à la conception de formulaires normalisés pour faciliter la procédure d'exécution transfrontalière des pénalités financières en vertu de la décision-cadre 2005/214/JAI. En effet, le nombre de décisions mutuellement reconnues qui relèvent de la

décision-cadre et relatives à des pénalités financières pour des infractions routières est extrêmement faible.