







Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2023/0052(COD) En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière Modification Directive 2015/413 2014/0218(COD)	
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
	TRAN Transports et tourisme	 ZŁOTOWSKI Kosma Rapporteur(e) fictif/fictive	14/04/2023
		 LUTGEN Benoît  LIBERADZKI Bogusław  BILBAO BARANDICA Izaskun  CUFFE Ciarán  KOUNTOURA Elena	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	DG de la Commission	Commissaire	
Commission européenne	Mobilité et transports	VĂLEAN Adina	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
01/03/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0126	Résumé
16/03/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
29/11/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
29/11/2023	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
05/12/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0396/2023	Résumé
11/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
13/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
09/04/2024	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE760.876 GEDA/A/(2024)001673	
24/04/2024	Résultat du vote au parlement		
24/04/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0324/2024	Résumé

Informations techniques	
Référence de procédure	2023/0052(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2015/413 2014/0218(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Étape de la procédure	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/11407

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2023)0126	01/03/2023	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2023)0351	01/03/2023	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2023)0126	01/03/2023	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2023)0127	01/03/2023	EC	

Comité économique et social: avis, rapport	CES1806/2023	27/04/2023	ESC	
Projet de rapport de la commission	PE749.236	01/06/2023	EP	
Amendements déposés en commission	PE750.086	08/07/2023	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A9-0396/2023	05/12/2023	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2024)001673	20/03/2024	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T9-0324/2024	24/04/2024	EP	Résumé

Informations complémentaires		
Document de recherche	Briefing	18/01/2024

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

OBJECTIF : établir de nouvelles mesures pour faciliter l'échange transfrontalier d'informations relatives aux 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 et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la [directive \(UE\) 2015/413](#) (directive CBE) facilite l'échange transfrontalier d'informations sur les infractions en matière de sécurité routière et réduit ainsi l'impunité des contrevenants non-résidents. L'efficacité des enquêtes transfrontalières et de la répression des infractions routières liées à la sécurité routière améliore la sécurité routière, car elle encourage les conducteurs non-résidents à commettre moins d'infractions et à conduire de manière plus sûre.

Dans l'UE, la sécurité routière s'est considérablement améliorée au cours des 20 dernières années. Le nombre de tués sur les routes a diminué de 61,5%, passant d'environ 51.400 en 2001 à environ 19.800 en 2021. Néanmoins, l'amélioration de la sécurité routière n'a pas été suffisante pour répondre à l'ambition politique de l'UE de réduire le nombre de décès sur les routes de 50% entre 2001 et 2010, et de 50% supplémentaires entre 2011 et 2020 (c'est-à-dire de 75 % entre 2001 et 2020).

Le Parlement européen a adopté une [résolution](#) sur le cadre politique de l'UE pour la sécurité routière 2021-2030 en octobre 2021. Bien que le Parlement reconnaisse les progrès accomplis, il a appelé la Commission à revoir la directive CBE, car le cadre existant ne garantit pas de manière adéquate les enquêtes sur les infractions afin d'appliquer les sanctions.

En effet, environ 20% de toutes les enquêtes concernant les infractions commises avec des véhicules immatriculés à l'étranger échouent en raison de problèmes techniques, tels que la disponibilité d'informations exactes dans les registres nationaux des véhicules et l'identification de la personne responsable. En outre, les droits procéduraux et fondamentaux des conducteurs non-résidents ne sont pas toujours respectés dans le cadre des enquêtes transfrontalières, notamment en raison d'un manque de transparence dans la fixation du montant des amendes et dans les procédures d'appel.

Cette proposition fait partie d'un paquet qui concerne également :

- une proposition de révision de la directive relative au [permis de conduire](#);
- une proposition de directive relative à l'effet à l'échelle de l'Union de certaines [décisions de déchéance du droit de conduire](#).

CONTENU : la proposition de la Commission vise à renforcer la sécurité routière en étendant le champ d'application de la directive CBE à d'autres infractions routières liées à la sécurité routière et en rationalisant (c'est-à-dire en simplifiant, numérisant et affinant) l'enquête sur les infractions routières liées à la sécurité routière commises à l'étranger, facilitant ainsi l'exécution transfrontalière des sanctions. Elle vise également à améliorer la protection des droits fondamentaux des conducteurs non-résidents.

Pour exploiter pleinement le potentiel de la directive, les objectifs sont les suivants

1. Accroître le respect par les conducteurs non-résidents des règles de circulation supplémentaires liées à la sécurité routière;
2. Rationaliser les procédures d'assistance mutuelle entre les États membres dans les enquêtes transfrontalières sur les infractions routières liées à la sécurité routière;
3. Renforcer la protection des droits fondamentaux des contrevenants non-résidents, y compris l'alignement de la directive CBE sur les nouvelles règles relatives à la protection des données à caractère personnel.

La proposition modifie la directive existante ou ajoute de nouveaux éléments tels que :

- l'extension du champ d'application de la directive CBE à d'autres infractions routières liées à la sécurité routière, à savoir : i) le non-respect d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède; ii) le dépassement dangereux; iii) le stationnement dangereux; iv) le franchissement d'une ou plusieurs lignes blanches continues; v) la conduite à contresens; vi) le non-respect des règles relatives à la création et à l'utilisation des couloirs d'urgence; et vii) l'utilisation d'un véhicule surchargé;

- la clarification des définitions existantes et l'ajout de définitions des nouvelles infractions routières liées à la sécurité routière;
- de nouvelles dispositions sur les responsabilités et compétences accrues des points de contact nationaux;
- l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules (VRD) devrait être effectué par le biais d'un système électronique unique - le système européen d'information sur les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) - afin de garantir un échange rapide, rentable, sûr et fiable de VRD spécifiques entre les États membres. Les États membres seraient également autorisés à effectuer des recherches automatisées dans les registres des véhicules conformément aux procédures existantes, jusqu'à l'adoption par la Commission d'un acte d'exécution établissant les procédures applicables à ces recherches. Dans les cas où un véhicule a été loué (ou fait l'objet d'un contrat de location à long terme), les États membres seront autorisés à effectuer des recherches automatisées dans les registres de véhicules afin de récupérer les données relatives aux utilisateurs finaux des véhicules, lorsqu'elles sont disponibles. Une période de conservation des données est établie en ce qui concerne l'identité des anciens propriétaires, détenteurs et utilisateurs finaux des véhicules afin de fournir aux autorités les informations appropriées dont elles ont besoin pour enquêter sur les infractions;
- le contenu minimal de la note d'information est précisé. Celui-ci devrait comprendre en particulier, des informations sur l'infraction commise, les sanctions imposées, les procédures de recours, le paiement des sanctions financières - y compris les mesures d'atténuation -, les règles applicables en matière de protection des données et, le cas échéant, des informations sur l'entité habilitée par un État membre à percevoir les sanctions financières qui a envoyé la lettre d'information;
- l'obligation pour la Commission de mettre en place un portail informatique dédié pour faciliter l'échange d'informations entre les points de contact nationaux, les autres autorités compétentes des États membres et les usagers de la route, par exemple sur les règles de circulation liées à la sécurité routière en vigueur dans les États membres, les procédures de recours et les sanctions appliquées;
- la fourniture d'un soutien financier pour promouvoir la coopération transfrontalière dans l'application des règles de circulation liées à la sécurité routière dans l'UE. Une base juridique est établie pour le financement par l'UE d'activités visant à échanger les meilleures pratiques en matière de contrôle, l'application de méthodologies et de techniques de contrôle intelligentes dans les États membres, le renforcement des capacités des autorités chargées du contrôle et les campagnes de sensibilisation.

Implications budgétaires

La mise en œuvre de la proposition nécessite la création et la maintenance d'un nouveau système informatique. Ce système devrait relier les réseaux existants de systèmes informatiques nationaux et de points d'accès interopérables, fonctionnant sous la responsabilité et la gestion individuelles de chaque État membre, afin d'assurer un échange transfrontalier sûr et fiable d'informations sur les infractions routières liées à la sécurité routière. Les coûts ponctuels en 2025 et les coûts d'ajustement permanents de la Commission jusqu'en 2050, principalement liés à la mise en place du système informatique destiné à faciliter les interactions entre les autorités/organisations gouvernementales et les personnes physiques et morales dans les procédures administratives et pénales transfrontalières, sont estimés à 1,531 million d'euros.

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

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Kosma Z?OTOWSKI (ECR, PL) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations sur les infractions routières liées à la sécurité routière.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Champ d'application

Le texte amendé étend le champ d'application de la directive aux infractions routières liées à la sécurité routière suivantes :

- le non-respect de la distance requise par rapport au véhicule qui précède;
- le dépassement dangereux non conforme au code de la route;
- le stationnement dangereux dans un lieu non autorisé qui présente un risque grave pour les autres usagers de la route;
- la conduite d'un véhicule surchargé;
- le délit de fuite.

Échange d'informations entre les États membres

Une autorité compétente pourrait d'abord demander l'accès aux données relatives aux véhicules afin de déterminer si une infraction a été commise. Lorsque, sur la base de ces données, il est établi qu'une infraction a été commise, l'autorité compétente devrait demander l'accès aux données concernant le propriétaire, le détenteur ou l'utilisateur final des véhicules.

Les États membres devraient conserver les éléments de données pertinents dans les registres nationaux des véhicules pendant au moins six mois après toute modification de la propriété ou de l'utilisation du véhicule en question, et pendant quatre ans au maximum.

Lorsque l'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence reçoit une demande, il devrait transmettre les informations demandées par voie électronique dans un délai n'excédant pas 30 jours ouvrables, par l'intermédiaire de son point de contact national, au point de contact national de l'État membre de l'infraction.

En outre, et en vue de réduire la charge administrative et de simplifier la procédure de fourniture d'informations, la Commission pourrait introduire des modèles uniformes. Les données devraient être échangées et accessibles par des moyens automatisés et électroniques afin de rendre l'échange aussi simple que possible.

Lettre d'information sur les infractions routières liées à la sécurité routière

Le texte modifié stipule que les États membres doivent veiller à ce que, dans les cas où la personne responsable est un conducteur non-résident qui a été contrôlé sur place lors d'un contrôle routier et où l'exécution de l'infraction commise a été finalisée par l'autorité

compétente par l'imposition de la sanction pécuniaire payée par la personne responsable sur place, cette personne reçoit au moins les informations suivantes :

- un reçu de la transaction financière;
- les coordonnées de l'autorité compétente;
- des informations sur les infractions commises et, le cas échéant, sur la manière de garantir le respect à l'avenir;
- un lien et, si possible, un code QR vers le portail pour l'exécution transfrontière des sanctions.

Les États membres devraient veiller à ce qu'un lien vers le portail en ligne soit fourni sur les sites web de leurs points de contact nationaux. Toutes les données personnelles traitées devraient être conservées pendant une période maximale de quatre ans.

Contrôle de l'application

Les députés ont proposé que les revenus générés par les sanctions financières pour les infractions routières liées à la sécurité routière, ou l'équivalent en valeur financière de ces revenus, soient utilisés pour améliorer la sécurité routière. D'ici le 6 mai 2026, et tous les trois ans par la suite, les États membres devraient rendre public, sous forme agrégée, un rapport sur l'utilisation des recettes générées par les sanctions financières.

Échange d'informations avec les pays tiers voisins

Afin de lutter contre les infractions routières liées à la sécurité routière commises par des ressortissants de pays tiers, les pays tiers devraient pouvoir participer à l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules, à condition d'avoir conclu un accord avec l'Union à cet effet.

Si la conclusion d'un tel accord se fait attendre, les États membres, en coopération avec la Commission, devraient mettre au point une solution spécifique pour détecter sur place les auteurs présumés d'infractions routières lorsqu'ils tentent de franchir les frontières extérieures de l'Union afin de leur infliger une sanction financière pour l'infraction routière liée à la sécurité routière qui a été commise sur leur territoire.

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

Le Parlement européen a adopté par 570 voix pour, 36 contre et 24 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objectif et champ d'application

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 en facilitant l'exécution des sanctions, lorsque lesdites infractions ont été commises avec un véhicule immatriculé dans un État membre autre que celui où l'infraction a été commise.

Les nouvelles règles permettront d'élargir la liste des infractions routières commises par des conducteurs non-résidents qui peuvent déclencher une assistance transfrontalière et donner lieu à une amende. Outre l'excès de vitesse, le défaut de port de la ceinture de sécurité, le franchissement d'un feu rouge et la conduite en état d'ébriété, le texte amendé étend la liste aux délits de stationnement et de dépassement dangereux, au franchissement de ligne continue, au non-respect d'une distance de sécurité par rapport au véhicule qui précède, à la circulation en sens interdit, au non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules, au délit de fuite et au non-respect des règles à un passage à niveau ferroviaire.

Points de contact nationaux

Chaque État membre devra désigner un ou plus d'un point de contact national pour l'échange automatisé de données relatives à l'immatriculation des véhicules, les demandes et réponses entrantes et sortantes d'assistance mutuelle pour identifier la personne concernée ainsi que les demandes et réponses entrantes et sortantes d'assistance mutuelle pour la signification de l'avis d'infraction routière ou des documents de suivi à la personne concernée.

Avis d'infraction routière relatif aux infractions en matière de sécurité routière

Lorsque l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction décide d'engager des poursuites, elle adressera à la personne concernée un avis d'infraction routière pour l'informer de l'infraction en matière de sécurité routière et, le cas échéant, de la décision d'engager des poursuites. L'avis d'infraction doit inclure la date et les circonstances du délit, ainsi que des renseignements pour pouvoir faire appel.

L'avis d'infraction routière adressé au détenteur, au propriétaire ou à l'utilisateur final du véhicule devra être émis au plus tard 11 mois après l'infraction routière.

L'autorité compétente devra émettre l'avis d'infraction routière et tout document de suivi essentiel dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule. La personne concernée doit comprendre les accusations et être en mesure d'exercer pleinement ses droits de la défense. Cela inclut, en particulier, toutes les informations pertinentes concernant l'infraction, la nature de l'infraction commise, la sanction infligée, les voies de recours contre cette décision, le délai imparti à cet effet et l'identité de l'organe auprès duquel le recours doit être introduit.

Assistance mutuelle aux fins de l'identification de la personne concernée

Les États membres devront se prêter mutuellement assistance lorsque les autorités compétentes de l'État membre de l'infraction ont épuisé tous les autres moyens à leur disposition, notamment dès lors qu'elles ont procédé à une consultation automatisée et qu'elles ont consulté d'autres bases de données auxquelles elles avaient explicitement accès.

À moins qu'elle ne décide d'invoquer un motif de refus ou qu'il ne soit pas possible de recueillir les informations demandées, l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de résidence devra recueillir les informations demandées sans retard injustifié. Au plus tard 2 mois à compter de la date à laquelle l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de résidence a établi les informations nécessaires pour répondre à la demande, elle devra répondre à la demande par voie électronique par l'intermédiaire de son point de contact national.

Assistance mutuelle à des fins d'exécution

Les États membres devront se prêter mutuellement assistance en cas de non-paiement d'une amende pour infraction routière infligée pour la commission d'une infraction en matière de sécurité routière.

Après la signification de l'avis d'infraction routière à la personne concernée et en cas de non-paiement d'une amende pour infraction routière infligée par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, cette dernière pourra demander à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence d'apporter son concours à l'exécution des décisions administratives relatives aux amendes pour infraction routière lorsque la décision relative à une amende pour infraction routière est de nature administrative, définitive et exécutoire et que l'amende pour infraction routière est supérieure à 70 EUR.

Si la personne concernée peut démontrer que le paiement de l'amende pour infraction routière a été effectué, l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence en informera immédiatement l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction. La somme d'argent résultant de l'exécution de la décision relative à une amende pour infraction routière devra, en principe, revenir à l'État membre d'immatriculation ou à l'État membre de résidence.

L'autorité compétente de l'État membre requis pourra refuser de reconnaître et d'exécuter la décision administrative relative à une amende pour infraction routière dans certains cas.

Les États membres devront utiliser une application logicielle spécialement conçue et hautement sécurisée du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris), ainsi que les versions modifiées de ce logiciel, pour échanger les informations ou agir dans le cadre de l'assistance mutuelle.

Entités juridiques privées

Deux ans après la transposition de la directive, les États membres devront veiller à ce que les autorités compétentes n'habilitent pas les entités juridiques détenues ou gérées à titre privé dotées d'une personnalité juridique distincte à exercer des activités liées à l'application de la directive.

Portail en ligne

Afin d'accroître la transparence et de faciliter la mise en œuvre des nouvelles règles, la Commission est chargée de créer un portail en ligne consacré au partage d'informations avec les usagers de la route sur les règles, les possibilités de recours et les amendes applicables en matière de circulation routière.

Transparence				
BILBAO BARANDICA Izaskun	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	27/02/2024	EUROTRAN Conseil
BILBAO BARANDICA Izaskun	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	15/02/2024	Presidencia Belga del Consejo
BILBAO BARANDICA Izaskun	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	11/01/2024	European Transport Safety Council
Z?OTOWSKI Kosma	Rapporteur(e)	TRAN	09/11/2023	Polish Organisation of Parking Industry
BILBAO BARANDICA Izaskun	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	07/11/2023	REPER BE
BILBAO BARANDICA Izaskun	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	26/10/2023	REPER España
Z?OTOWSKI Kosma	Rapporteur(e)	TRAN	12/07/2023	European Parking Association
Z?OTOWSKI Kosma	Rapporteur(e)	TRAN	29/06/2023	Federation of European Motorcyclists' Associations
BILBAO BARANDICA Izaskun	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	28/06/2023	European Transport Safety Council

BILBAO BARANDICA Izaskun	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	26/06/2023	European Parking Association
--------------------------------	---------------------------------	------	------------	------------------------------