



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> mars 2023  
(OR. en)

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2023/0052(COD)

---

---

7018/23  
ADD 1

TRANS 79  
JAI 248  
DAPIX 2  
ENFOPOL 93  
CODEC 286

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine: Pour la secrétaire générale de la Commission européenne,  
Madame Martine DEPREZ, directrice

Date de réception: 1<sup>er</sup> mars 2023

Destinataire: Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de  
l'Union européenne

---

N° doc. Cion: SWD(2023) 127 final

---

Objet: DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION  
RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le  
document 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**

---

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2023) 127 final.

---

p.j.: SWD(2023) 127 final



Bruxelles, le 1.3.2023  
SWD(2023) 127 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT**

*accompagnant le document*

**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**

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

## Résumé de l'analyse d'impact

### Analyse d'impact relative à une 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

#### A. Nécessité d'une action

##### Quel est le problème et pourquoi se situe-t-il au niveau de l'UE?

Il ressort de l'analyse d'impact que la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (ci-après la "directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions") a eu un effet positif sur la levée de l'anonymat des contrevenants qui ont commis une infraction en matière de sécurité routière à l'étranger, en augmentant de manière considérable le nombre d'affaires transfrontières soumises à enquête. Toutefois, la directive a également montré ses limites étant donné que son effet dissuasif n'a pas suffi à mettre un terme à l'impunité des contrevenants en raison de sa portée limitée, du nombre insuffisant d'enquêtes transfrontières sur les infractions en matière de sécurité routière et du faible niveau d'exécution transfrontière des sanctions pour ces infractions, ce qui s'est traduit par une faible proportion de sanctions pécuniaires payées par les contrevenants non-résidents (chaque année, plus de six millions de sanctions dans les affaires transfrontières ne sont pas exécutées) et par une protection insuffisante des droits fondamentaux des non-résidents.

##### Quels sont les objectifs à atteindre?

L'objectif général de l'initiative est d'améliorer la sécurité routière au moyen d'un changement de comportement des conducteurs non-résidents, induit par une réduction de l'impunité dont ceux-ci jouissent encore actuellement. L'impunité serait réduite par une amélioration des enquêtes transfrontières sur les infractions en matière de sécurité routière (c'est-à-dire une augmentation de la probabilité que les contrevenants non-résidents soient identifiés et que la sanction pécuniaire soit exécutée). Dans le même temps, les non-résidents recevraient des lettres de notification/avis de sanction dans une langue qu'ils comprennent, dans un délai raisonnable et sous une forme permettant de vérifier aisément l'authenticité.

##### Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?

En l'absence d'action de l'Union, l'exécution transfrontière des règles en matière de sécurité routière devrait reposer sur les accords bilatéraux et multilatéraux existants. Cette mosaïque d'accords entre les États membres ne permet pas de garantir l'égalité de traitement des citoyens de l'Union et, compte tenu des lacunes en matière de couverture, elle serait moins efficace pour mettre un terme à l'impunité des contrevenants non-résidents. Une action de l'Union serait donc plus efficace qu'une action non coordonnée au niveau des États membres.

#### B. Solutions

##### Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?

Les mesures retenues ont été regroupées en trois options stratégiques, à savoir l'option 1, l'option 2 et l'option 3, dont deux (l'option 2 et l'option 3) comportent des variantes (respectivement l'option 2A et l'option 3A). L'option 1 constitue la base de toutes les autres options stratégiques; elle comprend 11 des 16 mesures stratégiques couvrant la plupart des questions techniques et la protection des droits fondamentaux. L'option 2 couvre toutes les mesures de l'option 1 ainsi que la mise en place de procédures de poursuite spécifiques pour les enquêtes transfrontières sur les infractions en matière de sécurité routière, qui permettent d'échanger davantage d'informations entre les autorités nationales que les seules

données relatives à l'immatriculation des véhicules (DIV). L'option 2A, qui est l'option privilégiée, s'appuie sur l'option 2 et prévoit l'obligation pour les détenteurs/propriétaires de véhicules de coopérer avec les autorités répressives afin d'identifier la personne responsable d'une infraction en matière de sécurité routière. L'option 3 s'appuie sur l'option 2A et établit en outre un mécanisme de suivi sur mesure – une *lex specialis* – pour la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires infligées en cas d'infractions en matière de sécurité routière couvertes par la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions. Enfin, l'option 3A est une version plus avancée de l'option 3, car elle réduit les motifs de non-reconnaissance et de non-exécution des sanctions pécuniaires infligées par d'autres États membres.

#### **Quelle est la position des différentes parties intéressées? Qui soutient quelle option?**

Les parties prenantes sont largement favorables à l'extension du champ d'application de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions à d'autres infractions en matière de sécurité routière. Les autorités publiques ont des points de vue divergents sur la manière d'accroître l'efficacité de la directive. Elles sont toutes favorables à des mesures visant à améliorer les enquêtes transfrontières sur les infractions. Néanmoins, certaines d'entre elles sont critiques à l'égard de règles spécifiques (moins contraignantes) pour l'exécution transfrontière des sanctions pécuniaires, d'autres seraient favorables à de telles règles spécifiques, notamment en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires pour les infractions en matière de sécurité routière commises à l'étranger. Les organisations d'usagers de la route sont très positives à l'égard de toutes les mesures qui contribueraient à améliorer la protection des droits fondamentaux des non-résidents.

#### **C. Incidences de l'option privilégiée**

##### **Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?**

L'option privilégiée permettrait d'atteindre les objectifs stratégiques fixés, générerait des bénéfices nets élevés, est cohérente d'un point de vue interne, est proportionnée par rapport aux règles et procédures des États membres et, de manière générale, est la meilleure du point de vue de la faisabilité politique et juridique. Sur la période d'évaluation 2025-2050, on estime à 384 le nombre de vies qui devraient être sauvées et à 21 789 le nombre de blessés évités, par rapport au scénario de référence ce qui, sur le plan monétaire, représente environ 2,8 milliards d'EUR, qui correspondent à la réduction des coûts externes des accidents.

##### **Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?**

Les coûts d'exécution supplémentaires qui incomberont aux autorités des États membres sont estimés à 136,8 millions d'EUR (en valeur actuelle) par rapport au scénario de référence au cours de la période d'évaluation 2025-2050. Ces coûts incluent des frais d'adaptation ponctuels à hauteur de 4,6 millions d'EUR pour les administrations des États membres (par exemple, pour adapter les systèmes informatiques).

##### **Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?**

Les incidences sur les PME devraient être positives, quoique indirectes et limitées. La proposition devrait se traduire par une réduction des coûts pour les usagers de la route grâce à une meilleure protection des droits fondamentaux. En outre, une réduction des coûts administratifs pour les sociétés de crédit-bail et de location de voitures d'environ 7 millions d'EUR par rapport au scénario de référence, exprimée en valeur actuelle sur la période d'évaluation 2025-2050, est escomptée.

##### **Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?**

Selon les estimations, l'option privilégiée devrait entraîner des coûts d'exécution supplémentaires liés à l'efficacité accrue des enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière. Ces coûts sont estimés à 132,2 millions d'EUR (en valeur actuelle) par rapport au scénario de référence au cours de la période d'évaluation 2025-2050.

<b>Y aura-t-il d'autres incidences notables?</b>
Aucune autre incidence notable n'est attendue.
<b>Proportionnalité</b>
L'option privilégiée n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs et résoudre les problèmes recensés.
<b>D. Suivi</b>
<b>Quand la législation sera-t-elle réexaminée?</b>
Les États membres transmettront leur premier rapport à la Commission sur l'application de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions au plus tard quatre ans après la date d'entrée en vigueur de la directive. La Commission évaluera l'application de la directive au plus tard 18 mois après réception des premiers rapports de tous les États membres.