



Bruxelles, le 27 novembre 2023  
(OR. en)

15670/23

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2023/0052(COD)**

---

---

**TRANS 516  
JAI 1522  
ENFOPOL 497  
CODEC 2199**

## **RAPPORT**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	15010/23
N° doc. Cion:	6792/23 + COR1 + ADD1 + ADD1 COR1
Objet:	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 – Orientation générale

---

### **I. INTRODUCTION**

1. Le 1<sup>er</sup> mars 2023, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet, qui fait partie du paquet sur la sécurité routière.
2. La Commission a présenté sa proposition visant a) à renforcer le respect par les conducteurs non résidents de règles supplémentaires en matière de sécurité routière, b) à rationaliser les procédures d'assistance mutuelle entre États membres dans le cadre de l'enquête transfrontière relative aux infractions en matière de sécurité routière et c) à renforcer la protection des droits fondamentaux des contrevenants non résidents. La proposition modifie la directive facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (directive (UE) 2015/413 - "Directive CBE").

## **II. TRAVAUX MENES AU SEIN DES AUTRES INSTITUTIONS**

3. Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente pour cette proposition et M. Kosma ZLOTOWSKI (ECR, PL) comme rapporteur.
4. Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition lors de sa 578<sup>e</sup> session plénière, le 27 avril 2023. Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.

## **III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PREPARATOIRES**

5. Le groupe "Transports terrestres" a entamé ses travaux le 2 mars 2023 par une présentation générale de la proposition. Le 8 mars 2023, il a examiné l'analyse d'impact. Au cours de la présidence suédoise, la proposition a fait l'objet d'un examen approfondi sur la base de deux propositions de compromis. Le résultat préliminaire a été présenté au Conseil le 1<sup>er</sup> juin 2023 dans le cadre d'un rapport sur l'état d'avancement des travaux (ST 8929/23). Au cours de la présidence espagnole, cinq propositions de compromis ont été examinées au sein du groupe. Le 22 novembre 2023, le Comité des représentants permanents a approuvé le texte en vue de la session du Conseil.
6. Les États membres soutiennent les objectifs de la directive et l'intention de la procédure modificative d'en élargir le champ d'application à un plus grand nombre d'infractions, et d'aller au-delà du simple échange de données et d'inclure des procédures d'assistance mutuelle. En renforçant le niveau d'exécution, grâce à un meilleur échange de données et à l'assistance mutuelle, l'on contribuera à accroître le niveau de sécurité routière sur les routes européennes.
7. Le résultat de l'examen approfondi est un texte qui clarifie et développe la proposition de la Commission en ce qui concerne les aspects ci-après.
8. Aux sept infractions supplémentaires en matière de sécurité routière proposées par la Commission, les États membres sont convenus d'en ajouter trois: 1) le non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules, 2) le délit de fuite, et 3) le non-respect des règles à un passage à niveau ferroviaire. Il s'agit d'infractions en matière de sécurité routière.

9. Les États membres préfèrent utiliser des notions juridiques différentes de celles de la proposition de la Commission. En particulier, référence est faite à la «personne concernée» au lieu de la «personne présumée responsable» et à un «avis d'infraction routière» au lieu d'une «lettre de notification».
10. Les États membres sont convenus de clarifier les fonctions et responsabilités des points de contact nationaux et des autorités compétentes. Les points de contact nationaux servent d'interface pour l'échange des informations et les autorités compétentes sont les entités qui soit utiliseront les informations soit se les communiqueront. Il a été explicitement mentionné que tous les échanges d'informations devraient être plus sûrs et que l'utilisation légitime des données devrait être garantie.
11. L'échange de données et l'assistance mutuelle devraient se faire, autant que possible, de manière automatisée et au moyen de formulaires électroniques standard, via la plateforme EUCARIS. Cela sera essentiel pour maîtriser la charge de travail administrative.
12. Étant donné que l'assistance mutuelle peut entraîner une charge de travail administrative supplémentaire, non seulement pour l'autorité compétente du côté demandeur, mais également pour l'autorité compétente qui devra fournir l'assistance, il a été précisé qu'une demande d'assistance mutuelle ne devrait être introduite que si l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction ne peut pas faire autrement.
13. Les États membres ont décidé de clarifier les procédures d'assistance mutuelle et d'ajouter un troisième type d'assistance mutuelle. L'assistance mutuelle pour identifier la personne concernée est particulièrement importante pour les États membres qui disposent d'un régime de responsabilité dans lequel le conducteur est tenu responsable de l'infraction routière. Deuxièmement, l'assistance mutuelle dans la signification de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi est considérée comme importante dans les cas spécifiques où l'avis d'infraction routière ne peut pas être remis à la personne concernée. Il est important de s'assurer que l'avis d'infraction routière soit effectivement remis afin que la personne concernée soit correctement informée et puisse exercer tous ses droits de la défense. Et troisièmement, les États membres proposent de compléter la directive par une assistance mutuelle dans les activités d'exécution. En effet, la décision-cadre 2005/214/JAI concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires n'est pas adaptée au traitement massif des infractions en matière de sécurité routière assorties de sanctions pécuniaires de faible montant. En facilitant l'exécution de ce type de sanctions, la présente directive contribuera à garantir l'égalité de traitement entre conducteurs résidents et non-résidents.

14. En ce qui concerne la signification de l'avis d'infraction routière, les documents de suivi et la langue à utiliser pour communiquer l'avis d'infraction routière ou tout document de suivi, les États membres sont convenus que l'avis devrait être envoyée au plus tard dans un délai de 12 mois. Les États membres sont par ailleurs convenus que l'avis d'infraction routière et tout document de suivi essentiel devraient être envoyés dans la langue des documents d'immatriculation du véhicule. La personne concernée sera toutefois autorisée à demander à l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction de recevoir le document de suivi dans la langue officielle de l'UE de son choix.
15. Les États membres conviennent de la création du "Portail CBE". Toutefois, les États membres souhaitent que ce portail serve essentiellement à fournir des informations sur les infractions routières et les procédures y afférentes dans les différents États membres. Pour la communication entre les autorités compétentes, les États membres auraient plutôt recours aux plateformes spécialisées déjà existantes, afin d'éviter les doubles emplois.
16. Les États membres sont également convenus que la Commission apportera un soutien financier aux initiatives qui contribuent à la coopération transfrontière en matière d'exécution des règles relatives à la sécurité routière dans l'Union.
17. En résumé, au cours des négociations, les modifications suivantes ont été apportées à la proposition initiale de la Commission:
- trois infractions ont été ajoutées: 1) le non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules, 2) le délit de fuite, et 3) le non-respect des règles à un passage à niveau ferroviaire;
  - les définitions de chacune des infractions, de l'«autorité compétente», du «point de contact national» et des «documents de suivi essentiels» ont été clarifiées;
  - un nouvel article a été ajouté pour les spécifications techniques relatives à l'échange d'informations et à l'assistance mutuelle;
  - un nouvel article sur l'assistance mutuelle a été ajouté afin de faciliter l'envoi des avis et des documents de suivi essentiels;

- les droits de l'utilisateur sont garantis en permettant à la personne concernée de demander à recevoir les documents de suivi dans une autre langue officielle de l'UE; parallèlement, la charge administrative qui incombe aux États membres est allégée par le fait que les documents officiels sont envoyés dans la langue du document d'immatriculation du véhicule;
- les compétences d'exécution de la Commission ont été clarifiées afin de garantir le maintien de conditions de sécurité très élevées et d'éviter une utilisation inappropriée des informations à caractère personnel disponibles;
- la fonction du portail CBE a été limitée: il ne sera pas utilisé pour la communication entre les autorités compétentes, mais uniquement à des fins d'information des citoyens, et
- un nouvel article a été ajouté sur l'assistance mutuelle aux activités d'exécution, ce qui permettra aux autorités compétentes d'utiliser cette procédure pour mieux faire exécuter les amendes pour infraction routière qui se rapportent aux infractions en matière de sécurité routière visées dans la présente directive.

#### **IV. CONCLUSION**

18. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" est invité à marquer son accord sur une orientation générale lors de sa session du 4 décembre 2023.

Proposition de  
**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations et**  
**l'assistance mutuelle concernant les infractions en matière de sécurité routière**

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive (UE) 2015/413 facilite l'échange transfrontière d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et réduit ainsi l'impunité des contrevenants non résidents. L'efficacité des enquêtes et de l'exécution transfrontière des infractions en matière de sécurité routière améliore la sécurité routière, car elle encourage les conducteurs non résidents à commettre moins d'infractions et à adopter une conduite plus sûre.

---

<sup>1</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

- (2) La pratique des autorités répressives intervenant dans les enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière a montré que la formulation actuelle de la directive (UE) 2015/413 ne contribue pas dans la mesure souhaitée à l'efficacité des enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière commises par des conducteurs non résidents et à l'exécution des sanctions pécuniaires. Il en résulte une relative impunité des conducteurs non résidents et une incidence négative sur la sécurité routière dans l'Union. En outre, les droits procéduraux et fondamentaux des conducteurs non résidents ne sont pas toujours respectés dans le cadre des enquêtes transfrontières, notamment en raison d'un manque de transparence dans la fixation du montant des amendes et dans les procédures de recours. La présente directive vise à améliorer davantage l'efficacité des enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière commises avec des véhicules immatriculés dans un autre État membre afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire le nombre de décès dans tous les modes de transport à un niveau proche de zéro d'ici à 2050 et de renforcer la protection des droits fondamentaux et procéduraux des conducteurs non résidents.
- (3) Dans son cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030<sup>3</sup>, la Commission a réaffirmé son engagement en faveur de l'objectif ambitieux consistant à ramener à près de zéro le nombre de décès et de blessés grave sur les routes de l'Union d'ici à 2050 («Vision zéro»), et de l'objectif à moyen terme de réduire de 50 % le nombre de décès et de blessés graves d'ici à 2030, objectif initialement fixé en 2017 par les ministres des transports de l'Union dans la déclaration de La Valette sur la sécurité routière. Afin d'atteindre ces objectifs, la Commission, dans le cadre de sa communication intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente: mettre les transports européens sur la voie de l'avenir»<sup>4</sup>, a annoncé son intention de réviser la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> SWD(2019) 283 final.

<sup>4</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente: mettre les transports européens sur la voie de l'avenir», COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9).

- (4) Le champ d'application de la directive devrait être étendu à d'autres infractions en matière de sécurité routière afin de garantir l'égalité de traitement des conducteurs. Compte tenu de la base juridique sur laquelle la directive (UE) 2015/413 a été adoptée, à savoir l'article 91, paragraphe 1, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, un lien étroit entre les nouvelles infractions et la sécurité routière devrait apparaître, grâce à la lutte contre les comportements dangereux et imprudents qui présentent un risque grave pour les usagers de la route. L'extension du champ d'application devrait également englober les progrès techniques réalisés dans la détection automatique des infractions en matière de sécurité routière. Bien que le non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules ne concerne pas seulement la sécurité routière, mais aussi la gestion de la circulation ou la prévention de la pollution, il devrait également faire partie du champ d'application, étant donné que les États membres rencontrent des difficultés similaires pour faire appliquer ces règles aux non-résidents. En raison de l'ajout des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules, il conviendrait d'étendre la base juridique pour inclure l'article 91, paragraphe 1, point d), du TFUE tout en tenant compte de l'obligation d'intégrer les exigences de la protection de l'environnement dans la mise en œuvre des politiques de l'Union, conformément à l'article 11 dudit traité.
- (5) Les infractions en matière de sécurité routière sont qualifiées d'infractions administratives ou pénales en vertu du droit national des États membres, ce qui peut donner lieu à des poursuites engagées par des autorités administratives ou judiciaires devant des juridictions compétentes en matière administrative ou pénale, selon les procédures nationales applicables. Néanmoins, ces infractions sont poursuivies par les États membres au cours de procédures de masse dans la plupart des cas et, dès lors, lorsque l'identification précise du conducteur est requise par la législation nationale de l'État membre de l'infraction comme condition préalable à l'imposition de la sanction pertinente, les exigences relatives au recours à la directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>6</sup> énoncées à l'article 6 de ladite directive ne sont pas respectées, dans la plupart des cas, notamment lorsque les infractions sont qualifiées d'administratives et, par conséquent, ladite directive ne peut être utilisée. Dans ce contexte, les autorités de l'État membre de l'infraction devraient disposer d'une procédure applicable pour demander une assistance mutuelle aux autorités

---

<sup>6</sup> Directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant la décision d'enquête européenne en matière pénale (JO L 130 du 1.5.2014, p. 1).



compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence au moyen de mesures bien définies, qui ne portent pas gravement atteinte aux droits des personnes concernées, afin de pouvoir identifier les contrevenants dans la mesure requise par leur législation nationale. Toutefois, cela devrait être sans préjudice des situations où, dans certains cas, les conditions régissant l'application de la directive 2014/41/UE sont réputées remplies, auquel cas les procédures qu'elle prévoit devraient être appliquées par les États membres liés par cette directive.

Il convient de rappeler qu'un cadre juridique spécifique de l'Union régit la coopération judiciaire en matière pénale, fondée sur le principe de reconnaissance mutuelle des jugements et des décisions judiciaires. Il est donc nécessaire que l'application de la présente directive ne porte pas atteinte aux droits et obligations des États membres découlant d'autres actes législatifs de l'Union applicables en matière pénale, et notamment ceux énoncés dans la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil<sup>7</sup>, la directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup> en ce qui concerne les procédures d'échange de preuves, et dans les procédures de notification des actes prévues à l'article 5 de la convention établie par le Conseil conformément à l'article 34 du traité sur l'Union européenne, relative à l'entraide judiciaire en matière pénale entre les États membres de l'Union européenne<sup>9</sup>. En outre, la mise en œuvre de la présente directive ne devrait pas non plus affecter les procédures pénales exigeant des garanties spécifiques pour les personnes concernées et les garanties procédurales pour les suspects et les personnes poursuivies, consacrées par les directives 2010/64/UE<sup>10</sup>, 2012/13/UE<sup>11</sup>, 2013/48/UE<sup>12</sup>, (UE) 2016/343<sup>13</sup>, (UE) 2016/800<sup>14</sup> et (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup>.

---

<sup>7</sup> Décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil du 24 février 2005 concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires (JO L 76 du 22.3.2005, p. 16).

<sup>8</sup> Directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant la décision d'enquête européenne en matière pénale (JO L 130 du 1.5.2014, p. 1).

<sup>9</sup> JO C 197 du 12.7.2000, p. 3.

<sup>10</sup> Directive 2010/64/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 relative au droit à l'interprétation et à la traduction dans le cadre des procédures pénales (JO L 280 du 26.10.2010, p. 1).

<sup>11</sup> Directive 2012/13/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 relative au droit à l'information dans le cadre des procédures pénales (JO L 142 du 1.6.2012, p. 1).

<sup>12</sup> Directive 2013/48/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2013 relative au droit d'accès à un avocat dans le cadre des procédures pénales et des procédures relatives au mandat d'arrêt européen, au droit d'informer un tiers dès la privation de liberté et au

- (6) Les responsabilités et les compétences des points de contact nationaux devraient être définies afin de garantir qu'ils coopèrent de façon harmonieuse avec toutes les autorités participant aux enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière qui relèvent du champ d'application de la présente directive. Les points de contact nationaux devraient toujours être à la disposition de ces autorités compétentes et répondre à leurs demandes dans un délai raisonnable, indépendamment de la nature de l'infraction ou du statut juridique de l'autorité compétente, et en particulier de la compétence nationale, infranationale ou locale de l'autorité compétente.
- (7) Les bases du système d'échange transfrontière d'informations établi par la directive (UE) 2015/413 se sont révélées efficaces. Toutefois, d'autres améliorations et adaptations sont nécessaires pour remédier aux problèmes résultant de données manquantes, erronées ou inexacts. Par conséquent, des obligations supplémentaires devraient être imposées aux États membres en ce qui concerne la nécessité de mettre à disposition certaines données dans les bases de données pertinentes et de les mettre à jour afin d'accroître l'efficacité de l'échange d'informations.
- (8) Le point de contact national de l'État membre de l'infraction devrait être autorisé à effectuer des consultations automatisées dans les registres de véhicules afin d'extraire des données sur les utilisateurs finaux des véhicules lorsque ces informations sont déjà disponibles. En outre, une période de conservation des données devrait être établie en ce qui concerne l'identité des propriétaires, détenteurs et utilisateurs finaux précédents des véhicules afin de fournir aux autorités les informations appropriées dont elles ont besoin aux fins de l'enquête.

---

droit des personnes privées de liberté de communiquer avec des tiers et avec les autorités consulaires (JO L 294 du 6.11.2013, p. 1).

- <sup>13</sup> Directive (UE) 2016/343 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 portant renforcement de certains aspects de la présomption d'innocence et du droit d'assister à son procès dans le cadre des procédures pénales (JO L 65 du 11.3.2016, p. 1).
- <sup>14</sup> Directive (UE) 2016/800 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la mise en place de garanties procédurales en faveur des enfants qui sont des suspects ou des personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales (JO L 132 du 21.5.2016, p. 1).
- <sup>15</sup> Directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2016 concernant l'aide juridictionnelle pour les suspects et les personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales et pour les personnes dont la remise est demandée dans le cadre des procédures relatives au mandat d'arrêt européen (JO L 297 du 4.11.2016, p. 1).

- (9) La demande de divulgation des données relatives à l'immatriculation des véhicules et l'échange des éléments des données dans les affaires transfrontières devraient être effectués au moyen d'un système électronique unique. Par conséquent, en s'appuyant également sur le cadre technique existant, la consultation automatisée de données relatives à l'immatriculation des véhicules au titre de la directive (UE) 2015/413 ne devrait être effectuée qu'au moyen de l'utilisation de l'application informatique hautement sécurisée du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) et des versions modifiées de cette application. Cette application informatique devrait permettre un échange rapide, sûr, fiable et sans coûts excessifs de certaines données relatives à l'immatriculation des véhicules entre les États membres, et donc accroître l'efficacité des enquêtes. Les États membres ne devraient pas échanger d'informations par d'autres moyens, qui auraient un moins bon rapport coût-efficacité et pourraient ne pas garantir la protection des données transmises. Les États membres devraient utiliser Eucaris spécifiquement pour les consultations automatisées des données relatives à l'immatriculation des véhicules et pour l'assistance mutuelle pour identifier la personne concernée, l'assistance mutuelle aux fins de la notification de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi.
- (10) Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre des dispositions relatives aux consultations à effectuer par les États membres, la Commission devrait se voir conférer des compétences d'exécution. Toutefois, des mesures transitoires pour l'échange automatisé de données relatives à l'immatriculation des véhicules sur la base du système électronique existant devraient être en place afin de ne pas créer d'interruptions dans les échanges de données jusqu'à ce que ces règles deviennent applicables.
- (11) Dans les cas où la personne concernée ne peut être identifiée avec la certitude requise par la législation de l'État membre de l'infraction sur la base des informations obtenues dans le registre des véhicules, les États membres devraient coopérer afin de déterminer l'identité de la personne concernée. À cette fin, il convient de mettre en place une procédure d'assistance mutuelle visant à identifier la personne concernée, soit au moyen d'une demande de confirmation, sur la base d'informations déjà détenues par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, soit au moyen d'une demande d'enquête ciblée à mener par les autorités compétentes pertinentes de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence.

- (12) Les autorités compétentes des États membres devraient utiliser un formulaire électronique type de demande et de réponse afin de fournir les informations complémentaires demandées par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction nécessaires pour identifier la personne concernée et fournir les informations demandées dans un délai raisonnable. S'il n'est pas possible de recueillir ou de fournir les informations, l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction devrait en être informée sans retard injustifié. Les États membres devraient utiliser leurs points de contact nationaux afin de permettre un transfert hautement sécurisé et efficace tant de la demande d'assistance mutuelle sortante que de la réponse entrante à celle-ci.
- (13) Les motifs pour lesquels l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence peut refuser la fourniture d'une assistance mutuelle aux fins de l'identification de la personne concernée devraient être précisés. En particulier, des garanties devraient être mises en place pour éviter de révéler l'identité des personnes protégées, telles que les témoins protégés, dans le cadre de ces procédures.
- (14) Les États membres devraient être autorisés, pour identifier la personne concernée, à utiliser les procédures nationales qu'ils appliqueraient si l'infraction en matière de sécurité routière avait été commise par une personne résidente. Il convient de renforcer la sécurité juridique relative à l'applicabilité de mesures spécifiques prises dans le cadre de ces procédures, notamment en ce qui concerne les documents nécessitant la confirmation ou la contestation de la commission de l'infraction ou l'obligation faite aux personnes concernées de coopérer pour identifier la personne concernée. Étant donné que ces mesures devraient avoir les mêmes effets juridiques à l'égard des personnes concernées que dans les affaires nationales, ces personnes devraient également bénéficier des mêmes normes en matière de droits fondamentaux et procéduraux.
- (15) Lorsque la législation de l'Union ou le droit national des États membres prévoit explicitement l'accès à d'autres bases de données nationales ou de l'Union ou la possibilité d'échanger des informations provenant d'autres bases de données nationales ou de l'Union aux fins de la directive (UE) 2015/413, les États membres devraient avoir la possibilité d'échanger des informations en ayant recours à ces bases de données, tout en respectant les droits fondamentaux des conducteurs non résidents.

- (16) La personne concernée pourrait ne pas connaître le système juridique de l'État membre de l'infraction et ne pas parler sa ou ses langues officielles, raisons pour lesquelles ses droits procéduraux et fondamentaux devraient être mieux protégés. Pour atteindre cet objectif, il convient d'établir des exigences minimales obligatoires concernant le contenu de l'avis d'infraction routière, et de ne plus utiliser le modèle actuel de lettre de notification contenant uniquement des informations de base, tel qu'il figure à l'annexe II de la directive (UE) 2015/413.
- (17) Au minimum, l'avis d'infraction routière devrait contenir des informations détaillées sur la qualification juridique et les conséquences juridiques de l'infraction, en particulier parce que les sanctions applicables aux infractions relevant du champ d'application de la directive (UE) 2015/413 peuvent être de nature non pécuniaire, telles que les restrictions imposées au droit de conduire de l'auteur de l'infraction. Le droit de recours devrait également être étayé par la fourniture d'informations détaillées sur le lieu où exercer les droits de la défense ou introduire un recours dans l'État membre de l'infraction, ainsi que sur les modalités y afférentes. Une description des procédures in absentia devrait également être fournie, le cas échéant, étant donné que la personne concernée peut ne pas envisager de retourner dans l'État membre de l'infraction pour participer à la procédure. Les options de paiement et les moyens d'alléger le volume des sanctions devraient également être facilement compréhensibles afin d'encourager la coopération volontaire. Enfin, étant donné que l'avis d'infraction routière devrait être le premier document que la personne concernée reçoit, il devrait contenir les informations visées à l'article 13 de la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup>, lesquelles, conformément à son article 13, paragraphe 2, point d), devraient inclure des informations sur la source des données à caractère personnel, et aux articles 13 et 14 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup>. Ces informations devraient être fournies dans l'avis d'infraction routière soit directement, soit par une référence au lieu où elles sont mises à disposition.

---

<sup>16</sup> Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89).

<sup>17</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et

- (18) Lorsque des personnes non résidentes sont contrôlées sur place dans le cadre d'un contrôle routier, et que cette action donne lieu à des poursuites relatives à la commission d'une infraction en matière de sécurité routière, l'avis d'infraction routière devrait être envoyé au conducteur non résident. En cas de contrôle sur place en rapport avec une infraction en matière de sécurité routière et lorsque l'autorité compétente a fait exécuter sur-le-champ la sanction liée à l'infraction commise en faisant payer l'amende sur-le-champ par le conducteur, ce dernier ne devrait recevoir que certains éléments essentiels, sur place.
- (19) Afin de garantir que la personne concernée est celle qui reçoit effectivement l'avis d'infraction routière et tout document de suivi, et afin d'éviter l'implication erronée de tiers non concernés, il convient d'établir des règles relatives à la notification des documents.
- (20) S'il n'est pas possible de délivrer des documents par la poste, par envoi recommandé ou par voie électronique de même valeur, l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction devrait être autorisée à confier à l'autorité compétente de l'État membre d'enregistrement ou à l'autorité compétente de l'État membre de résidence la notification à la personne concernée, en vertu de leur propre législation nationale en la matière, des documents et des communications. Les États membres devraient utiliser leurs points de contact nationaux afin de permettre un transfert sécurisé et efficace tant de la demande sortante portant sur la délivrance de documents de procédure que de la réponse entrante à celle-ci.
- (21) Tant l'avis d'infraction routière que les éventuels documents de suivi devraient être envoyés dans la langue du document d'immatriculation du véhicule. Dans les cas où un avis d'infraction routière et d'autres communications de suivi sont envoyés dans une langue que le destinataire ne comprend pas, la personne concernée devrait être autorisée à demander à recevoir les documents de suivi dans une langue officielle de l'UE de son choix, autre que la langue du document d'immatriculation du véhicule.
- (23) Un contrôle juridictionnel effectif devrait être prévu si les autorités compétentes de l'État membre de l'infraction ne respectent pas les normes linguistiques et les règles relatives à la notification des documents, et leurs législations nationales respectives.
- (24 *bis*) Étant donné que la décision-cadre 2005/214/JAI n'est pas adaptée au traitement massif d'infractions en matière de sécurité routière, sanctionnées par des mesures pécuniaires de faible montant souvent qualifiées de sanctions administratives, et afin de garantir l'égalité de traitement des conducteurs résidents et non résidents, il convient d'établir des dispositions spécifiques dans la présente directive afin de fournir une assistance mutuelle pour faire appliquer les décisions administratives relatives aux amendes pour infraction routière par-delà les frontières.

---

à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

- (24 *ter*) Lorsque l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction ne peut pas transmettre une amende pour infraction routière au titre de la décision-cadre 2005/214/JAI, les États membres devraient avoir la possibilité, en vertu de la présente directive, de faire exécuter des amendes pour infraction routière au-delà des frontières afin de garantir l'égalité de traitement entre conducteurs résidents et non résidents.
- (25) La portée des informations que les États membres communiquent à la Commission devrait être étendue de manière à inclure des éléments étroitement liés à l'objectif d'amélioration de la sécurité routière, afin de permettre à la Commission de mieux analyser la situation dans les États membres et de proposer des initiatives sur une base factuelle solide. Afin de compenser la charge administrative supplémentaire pesant sur les autorités des États membres et d'aligner les rapports sur le calendrier d'évaluation de la Commission, il convient de prolonger la période de déclaration. Une période transitoire devrait être accordée afin que la période de deux ans en cours ne soit pas interrompue.
- (26) Puisque les données relatives à l'identification d'un auteur d'infraction constituent des données à caractère personnel au sens du règlement (UE) 2016/679 et de la directive (UE) 2016/680, et que le cadre juridique de l'Union relatif au traitement des données à caractère personnel a été considérablement modifié depuis l'adoption de la directive (UE) 2015/413, les dispositions relatives au traitement des données à caractère personnel devraient être alignées sur le nouveau cadre juridique.
- (27) L'article 62, paragraphe 6, de la directive (UE) 2016/680, prévoit que la Commission réexamine d'autres actes juridiques adoptés par l'Union qui réglementent le traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes aux fins énoncées à l'article 1er, paragraphe 1, de ladite directive, afin d'apprécier la nécessité de les mettre en conformité avec ladite directive et de formuler, le cas échéant, les propositions nécessaires en vue de modifier ces actes pour assurer une approche cohérente de la protection des données à caractère personnel dans le cadre de ladite directive. Ce réexamen<sup>18</sup> a permis de déterminer que la directive (UE) 2015/413 figurait parmi ces autres actes à modifier. Il convient donc de préciser que le traitement des données à caractère personnel devrait également être conforme à la directive (UE) 2016/680, lorsque ledit traitement relève de son champ d'application matériel et personnel.

---

<sup>18</sup> COM(2020) 262 final.

- (28) Tout traitement de données à caractère personnel au titre de la directive (UE) 2015/413 devrait être conforme au règlement (UE) 2016/679, à la directive (UE) 2016/680 et au règlement (UE) 2018/1725<sup>19</sup> dans le cadre de leur champ d'application respectif.
- (29) La base juridique des activités de traitement nécessaires pour établir l'identité de la personne concernée et transmettre l'avis d'infraction routière et les documents de suivi aux personnes concernées est établie dans la directive (UE) 2015/413, conformément à l'article 6, paragraphe 1, point e), et, le cas échéant, à l'article 10 du règlement (UE) 2016/679 et à l'article 8 de la directive (UE) 2016/680. Conformément aux mêmes règles, la présente directive établit la base juridique de l'obligation faite aux États membres de traiter les données à caractère personnel aux fins de se prêter mutuellement assistance dans le cadre de l'identification des personnes concernées responsables des infractions en matière de sécurité routière énumérées dans la présente directive.
- (30) Dans certains États membres, les données à caractère personnel de non-résidents sont stockées dans un réseau de serveurs («nuage»). Sans préjudice des règles relatives aux violations de données à caractère personnel énoncées dans le règlement (UE) 2016/679 et la directive (UE) 2016/680, et de celles relatives aux violations de données à caractère personnel et aux incidents de sécurité énoncées dans la directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil<sup>20</sup>, les États membres devraient veiller à s'informer mutuellement des incidents de cybersécurité liés à ces données, lorsque cela est pertinent aux fins de la présente directive, en particulier si cela implique des données traitées et relatives à une personne concernée ou en lien avec cette dernière dans le cadre d'une infraction en matière de sécurité routière.

---

<sup>19</sup> Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

<sup>20</sup> Directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, modifiant le règlement (UE) n° 910/2014 et la directive (UE) 2018/1972, et abrogeant la directive (UE) 2016/1148 (directive SRI 2) (JO L 333 du 27.12.2022, p. 80).



- (31) Il convient de créer un portail en ligne (le «portail CBE») afin de fournir aux usagers de la route dans l'Union des informations complètes sur les règles de circulation liées à la sécurité routière en vigueur dans les États membres. Ces informations devraient porter sur les règles applicables, les possibilités de recours pour la personne concernée, les amendes pour infraction routière qui sont appliquées à la personne concernée lorsqu'elle commet une infraction routière, le cas échéant, les répercussions non financières appliquées, ainsi que les mécanismes et les moyens disponibles pour le paiement des amendes pour infraction routière. Par "répercussions non financières", on entend les systèmes de points de pénalité ou le fait que commettre une infraction routière spécifique peut entraîner la déchéance du droit de conduire par un retrait temporaire ou définitif du permis de conduire de la personne concernée. La Commission devrait être le responsable du traitement du portail CBE, conformément au règlement (UE) 2018/1725.
- (32) La Commission devrait apporter un soutien financier proportionné aux initiatives qui améliorent la coopération transfrontière en matière d'exécution des règles relatives à la sécurité routière dans l'Union.
- (33) Afin de tenir compte des progrès techniques pertinents ou des modifications des actes juridiques pertinents de l'Union, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de mettre à jour l'annexe de la présente directive en la modifiant. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016<sup>21</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

---

<sup>21</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (34) Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre de la directive (UE) 2015/413, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de préciser les procédures et les spécifications techniques, y compris les mesures de cybersécurité, pour les consultations automatisées à effectuer dans le cadre des enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière, le contenu du formulaire électronique type de demande et les moyens de transmission des informations relatives à la demande d'assistance mutuelle aux fins de l'identification de la personne concernée, le contenu des formulaires électroniques pour la demande d'assistance mutuelle aux fins de la signification de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi, ainsi que l'utilisation et la maintenance du portail CBE. Les solutions techniques devraient être alignées sur le cadre d'interopérabilité européen et sur les solutions pertinentes pour une Europe interopérable visées dans la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des mesures destinées à assurer un niveau élevé d'interopérabilité du secteur public dans l'ensemble de l'Union (règlement pour une Europe interopérable)<sup>22</sup>. Les compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>23</sup>.
- (35) Il y a donc lieu de modifier la directive (UE) 2015/413 en conséquence.
- (36) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir assurer un niveau élevé de protection pour tous les usagers de la route dans l'Union et l'égalité de traitement des conducteurs en rationalisant les procédures d'assistance mutuelle entre les États membres dans le cadre des enquêtes transfrontières sur les infractions en matière de sécurité routière et en renforçant la protection des droits fondamentaux des non-résidents lorsque les infractions sont commises avec un véhicule immatriculé dans un État membre autre que l'État membre dans lequel l'infraction a été commise, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de la directive, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

---

<sup>22</sup> COM(2022) 720 final.

<sup>23</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

(37) Le contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil<sup>24</sup> et a rendu un avis le [JJ/MM/AAAA].

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive (UE) 2015/413 est modifiée comme suit:

0) L'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

"La présente directive vise à assurer un niveau élevé de protection de tous les usagers de la route dans l'Union en facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et 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."

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au premier alinéa, les points suivants sont ajoutés:

- "i) non-respect d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède;
- j) dépassement dangereux;
- k) stationnement dangereux;
- l) franchissement d'une ou plus d'une ligne continue;

---

<sup>24</sup> Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

- m) circulation en sens interdit;
  - n) non-respect des règles relatives à la libération et à l'utilisation d'un couloir de secours ou au fait de céder le passage aux véhicules des services d'urgence;
  - o) utilisation d'un véhicule en surcharge;
  - p) non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules;
  - q) délit de fuite;
  - r) non-respect des règles à un passage à niveau ferroviaire.";
- b) l'alinéa suivant est ajouté:

"La présente directive est sans effet sur les droits et obligations qui découlent des dispositions suivantes des actes juridiques de l'Union:

- a) la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil<sup>25</sup>;
- b) la directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>26</sup>;
- c) les procédures de remise de pièces prévues à l'article 5 de la convention établie par le Conseil conformément à l'article 34 du traité sur l'Union européenne, relative à l'entraide judiciaire en matière pénale entre les États membres de l'Union européenne<sup>27</sup>;

---

<sup>25</sup> Décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil du 24 février 2005 concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires (JO L 76 du 22.3.2005, p. 16).

<sup>26</sup> Directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant la décision d'enquête européenne en matière pénale (JO L 130 du 1.5.2014, p. 1).

<sup>27</sup> JO C 197 du 12.7.2000, p. 3.

- d) les dispositions concernant les droits des suspects et des personnes poursuivies fixées dans la directive 2010/64/UE<sup>28</sup>, la directive 2012/13/UE<sup>29</sup>, la directive 2013/48/UE<sup>30</sup>, la directive (UE) 2016/343<sup>31</sup>, la directive (UE) 2016/800<sup>32</sup> et la directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil<sup>33</sup>."

2) L'article 3 est modifié comme suit:

- a) les points a), j) et l) sont remplacés par le texte suivant:

- "a) «véhicule», tout véhicule soumis à immatriculation conformément au droit de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de l'infraction, ensemble de véhicules ou sa remorque, normalement utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises;
- j) «circulation sur une voie interdite», le fait de circuler illicitement sur une partie d'une chaussée permanente qui existe déjà ou sur une partie d'une chaussée temporaire, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

---

<sup>28</sup> Directive 2010/64/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 relative au droit à l'interprétation et à la traduction dans le cadre des procédures pénales (JO L 280 du 26.10.2010, p. 1).

<sup>29</sup> Directive 2012/13/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 relative au droit à l'information dans le cadre des procédures pénales (JO L 142 du 1.6.2012, p. 1).

<sup>30</sup> Directive 2013/48/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2013 relative au droit d'accès à un avocat dans le cadre des procédures pénales et des procédures relatives au mandat d'arrêt européen, au droit d'informer un tiers dès la privation de liberté et au droit des personnes privées de liberté de communiquer avec des tiers et avec les autorités consulaires (JO L 294 du 6.11.2013, p. 1).

<sup>31</sup> Directive (UE) 2016/343 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 portant renforcement de certains aspects de la présomption d'innocence et du droit d'assister à son procès dans le cadre des procédures pénales (JO L 65 du 11.3.2016, p. 1).

<sup>32</sup> Directive (UE) 2016/800 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la mise en place de garanties procédurales en faveur des enfants qui sont des suspects ou des personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales (JO L 132 du 21.5.2016, p. 1).

<sup>33</sup> Directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2016 concernant l'aide juridictionnelle pour les suspects et les personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales et pour les personnes dont la remise est demandée dans le cadre des procédures relatives au mandat d'arrêt européen (JO L 297 du 4.11.2016, p. 1).

- l) «point de contact national», les autorités désignées aux fins de l'échange automatisé entrant et sortant de données relatives à l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 4, des demandes entrantes et sortantes d'assistance mutuelle visant à identifier la personne concernée conformément à l'article 4 *bis*, des demandes entrantes et sortantes d'assistance mutuelle pour envoyer l'avis d'infraction routière ou les documents de suivi à la personne concernée conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 1, et des demandes et réponses entrantes et sortantes d'assistance mutuelle aux fins de l'exécution des décisions administratives définitives relatives aux amendes pour infraction routière infligées pour des infractions en matière de sécurité routière conformément à l'article 8 *ter.*»;
- c) les points o) à z *quinquies*) suivants sont ajoutés:
- "o) «ne respectant pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède», le fait de ne pas maintenir la distance de sécurité par rapport au véhicule qui précède, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- p) «dépassement dangereux», le dépassement d'un autre véhicule ou d'un autre usager de la route d'une manière qui enfreint les règles applicables en matière de dépassement, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- q) «stationnement dangereux», le stationnement ou l'arrêt d'un véhicule d'une manière qui enfreint les règles applicables en matière de stationnement ou d'arrêt dangereux, au sens du droit de l'État membre de l'infraction. Le non-paiement des frais de stationnement ne constitue pas un stationnement dangereux;
- r) «franchissement d'une ou plus d'une ligne continue», un changement de voie au cours duquel un véhicule franchit illégalement au moins une ligne continue, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- s) «circulation en sens interdit», la conduite d'un véhicule en sens inverse du sens de circulation applicable, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

- t) «non-respect des règles relatives à la libération et à l'utilisation d'un couloir de secours ou au fait de céder le passage aux véhicules des services d'urgence», le non-respect des règles visant à laisser passer les véhicules des services d'urgence, tels que les véhicules de police, de secours ou d'incendie, pour leur permettre de parvenir jusqu'au lieu de l'urgence, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- u) «utilisation d'un véhicule en surcharge», l'utilisation d'un véhicule qui ne satisfait pas aux exigences fixées en matière de poids maximaux autorisés ou de poids maximaux autorisés par essieu, tels qu'ils sont fixés dans les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales transposant la directive 96/53/CE du Conseil<sup>34</sup>, ou dans le droit de l'État membre de l'infraction pour les véhicules ou les opérations qui ne sont pas couverts par de telles exigences dans ladite directive;
- v) «avis d'infraction routière», la première communication émise par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction à la personne concernée et contenant au moins les informations visées à l'article 5, paragraphe 2;
- w) «documents de suivi», toute décision ou tout autre document que l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction émet après l'avis d'infraction routière en lien avec cet avis ou avec l'infraction[...] en matière de sécurité routière, jusqu'au stade de la saisine d'une juridiction compétente;
- x) «personne concernée», la personne identifiée comme étant personnellement responsable d'une infraction[...] en matière de sécurité routière visée à l'article 2, paragraphe 1, conformément au droit national de l'État membre de l'infraction, ou le propriétaire, le détenteur, l'utilisateur final ou le conducteur du véhicule avec lequel une infraction en matière de sécurité routière visée à l'article 2, paragraphe 1, a été commise, indépendamment du fait qu'elle n'ait pas été identifiée comme étant personnellement responsable, conformément au droit national de l'État membre de l'infraction;[...]

---

<sup>34</sup> Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

- y) «utilisateur final», toute personne physique qui n'est ni le propriétaire ni le détenteur du véhicule avec lequel l'une des infractions routières liées à la sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, a été commise, mais qui utilisait légalement ledit véhicule, notamment dans le cadre d'un contrat de crédit-bail ou de location ou en tant qu'unité d'une flotte de véhicules à la disposition des employés;
- z) «État membre de résidence», tout État membre dont on peut présumer avec un degré raisonnable de certitude qu'il est le lieu de résidence normale de la personne concernée;
- z bis*) «non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules», le non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules ou à l'utilisation de l'infrastructure faisant partie du territoire d'un État membre, tel qu'il est délimité par l'autorité compétente de cet État membre aux fins d'assurer la sécurité routière, de réglementer la circulation ou de prévenir la pollution. Les comportements relevant de la présente définition ne sont pas couverts par la directive dans les cas suivants:
- i) les informations sur les limites des restrictions, les interdictions ou obligations avec validité zonale, le statut actuel d'accès et les conditions de circulation dans les zones à restrictions d'accès des véhicules, de même que les données relatives aux restrictions d'accès des véhicules qui sont permanentes n'ont pas été élaborées et rendues accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national conformément au règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission<sup>35</sup>;
  - ii) les règles relatives aux redevances et autres taxes à payer avant d'entrer dans une zone soumise à des restrictions d'accès des véhicules n'ont pas été respectées;
- z ter*) «délit de fuite», le fait pour l'auteur de l'infraction, sachant qu'il vient de causer un accident ou une collision, de ne pas s'arrêter pour tenter d'échapper aux conséquences de l'accident ou de la collision, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

---

<sup>35</sup> Règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 122 du 25.4.2022, p. 1).



*z quater*) «non-respect des règles à un passage à niveau ferroviaire», le fait de ne pas s'arrêter ou d'avoir un comportement dangereux à un passage à niveau ferroviaire, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

*z quinquies*) «autorité compétente», l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules ou des conducteurs, de l'ouverture de la procédure de suivi ou de l'enquête sur les infractions routières en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, ou de l'exécution des sanctions correspondantes, conformément à la législation nationale des États membres.".

3) L'article suivant est inséré:

*"Article 3 bis*

**Points de contact nationaux**

1. Chaque État membre désigne un ou plus d'un point de contact national pour:

- a) l'échange automatisé de données relatives à l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 4;
- b) les demandes et réponses entrantes et sortantes d'assistance mutuelle pour identifier la personne concernée conformément à l'article 4 *bis*;
- c) 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 conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 1; et
- d) les demandes et réponses entrantes et sortantes d'assistance mutuelle aux fins de l'exécution des décisions administratives définitives relatives aux amendes pour infraction routière infligées pour des infractions en matière de sécurité routière conformément à l'article 8 *ter*.

Les attributions des points de contact nationaux sont régies par le droit applicable de l'État membre concerné.

2. Les États membres veillent à ce que leurs points de contact nationaux respectifs coopèrent entre eux afin que toutes les informations nécessaires soient partagées en temps utile.".

- 4) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 4*

**Procédures pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules et l'assistance mutuelle entre les États membres**

1. Aux fins de l'enquête sur les infractions[...] en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, qui ont été constatées sur le territoire de l'État membre de l'infraction, l'État membre d'immatriculation autorise les points de contact nationaux de l'État membre de l'infraction à accéder, en leur permettant d'y effectuer des consultations automatisées, aux données nationales suivantes relatives à l'immatriculation des véhicules:

- a) les données relatives aux véhicules;
- b) les données relatives aux détenteurs et, le cas échéant, aux propriétaires et aux utilisateurs finaux des véhicules.

Les données visées au premier paragraphe, points a) et b), qui sont nécessaires pour effectuer une consultation sont celles indiquées dans l'annexe.

Lorsqu'elle effectue une consultation sous la forme d'une demande sortante, l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction utilise un numéro d'immatriculation complet. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction veille également à ce que chaque demande sortante comprenne le nom de l'autorité compétente à l'origine de la demande, le nom d'utilisateur de la personne qui traite la demande et le numéro de dossier de la demande.

1-bis. L'État membre de l'infraction utilise les données obtenues dans le cadre de l'enquête relative aux infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, afin d'établir qui est personnellement responsable de ces infractions en matière de sécurité routière au sens du droit de l'État membre de l'infraction.

1 *bis*. Afin d'établir, dans le cas des infractions routières visées à l'article 2, paragraphe 1, le cas échéant, si une infraction routière a effectivement été commise avec un véhicule, l'autorité compétente peut d'abord demander l'accès, par l'intermédiaire de son point de contact national, uniquement aux données techniques du véhicule figurant à la section 2, partie I, de l'annexe. Lorsqu'il est établi qu'une infraction a été commise, l'autorité compétente peut alors demander l'accès, par l'intermédiaire de son point de contact national, aux données à caractère personnel relatives à la personne concernée figurant à la section 2, parties II, III, IV et V de l'annexe.

4. Le point de contact national de l'État membre d'immatriculation veille à ce que, au moins dans les cas suivants, un message spécifique soit renvoyé pour communiquer que, au moment de l'infraction,:

- d) le véhicule est enregistré comme volé dans un registre national;
- e) la plaque d'immatriculation du véhicule est enregistrée comme volée dans un registre national;
- f) aucune information relative à un véhicule immatriculé ne figure dans le registre national des véhicules;
- g) il apparaît que la consultation n'a pas été faite de manière correcte, sur la base de certaines exigences syntaxiques nationales;
- h) les informations ne peuvent pas être divulguées dans le cas où les informations demandées révéleraient l'identité d'une personne protégée conformément au droit de l'État membre d'immatriculation.

10. Le point de contact national de l'État membre d'immatriculation veille à ce qu'aucun élément de données à caractère personnel ne soit partagé hormis ceux liés à l'infraction commise.

11. L'État membre de l'infraction veille à ce que seules ses autorités compétentes aient accès à l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules, par l'intermédiaire de ses points de contact nationaux.

12. En ce qui concerne l'assistance mutuelle prévue aux articles 4 *bis*, 5 *bis* 1 ou 8 *ter*, les autorités compétentes des États membres veillent à ce que chaque demande d'assistance mutuelle mentionne le nom de l'autorité compétente à l'origine de la demande, le nom d'utilisateur de la personne qui traite la demande et le numéro de dossier de la demande."

5) Les articles suivants sont insérés:

*"Article 4-bis*

**Registres nationaux des véhicules**

1. Les États membres veillent à ce que les éléments de données visés à la section 2, parties I, II et IV de l'annexe, s'ils sont disponibles dans leurs registres nationaux des véhicules, soient à jour.

2. Les États membres, aux fins de la présente directive, conservent dans le registre national des véhicules les éléments de données visés à la section 2, parties IV et V de l'annexe, s'ils sont disponibles, pendant au moins 12 mois après toute modification relative au propriétaire, au détenteur ou à l'utilisateur final du véhicule concerné.

*Article 4-bis1*

**Spécifications techniques pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules et l'assistance mutuelle**

1. Les États membres utilisent 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, conformément à l'article 3 *bis*, paragraphe 1.

Les États membres veillent à ce que le traitement des données conformément au paragraphe 1 soit sécurisé, performant, rapide et fiable, et à ce qu'il soit effectué par des moyens interopérables au sein d'une structure décentralisée.

2. La Commission adopte, au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la présente directive, des actes d'exécution pour établir les procédures, le contenu et les spécifications techniques des logiciels, y compris les mesures de cybersécurité concernant les demandes et réponses structurées par voie électronique pour:

- a) la demande et les informations fournies en réponse à la demande d'échange d'informations conformément à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, point a), et

- b) les moyens de transmission des informations aux fins de l'assistance mutuelle, conformément à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, points a), b) et c), et à l'article 8 *ter*.

Les spécifications logicielles comportent un mode d'échange en ligne asynchrone et un mode d'échange en ligne asynchrone par lots, ainsi que le chiffrement des éléments des données transmis.

Lorsqu'elle élabore ces actes d'exécution, la Commission tient compte des éléments suivants:

- i) les autorités compétentes ont la possibilité de détecter un accès direct et un accès indirect lorsque la demande n'émane pas d'un membre connu de la plateforme;
- ii) l'État membre d'immatriculation a la possibilité de demander à l'État membre de l'infraction les détails de l'infraction avant de lui transmettre les données relatives à l'immatriculation, et de refuser de lui transmettre les données relatives à l'immatriculation si cet État membre n'a pas répondu pas à la première demande de communication des détails dans un délai d'une semaine;
- iii) les autorités compétentes ont la possibilité de consulter les demandes afin de s'assurer qu'elles sont dûment justifiées et qu'elles respectent les exigences de la présente directive;
- iv) un journal des consultations donne lieu à des alertes automatiques aux membres en cas de pic anormal de consultations; et
- v) des procédures sont mises en place pour permettre aux États membres de prendre les mesures appropriées en réponse à ces alertes et aux demandes anormales, afin d'atténuer les risques concernant les données, ainsi que pour organiser la coopération entre les États membres en matière de suivi, de gestion et d'atténuation des risques, en particulier pour ne pas envoyer de données en réponse à des demandes anormales par dérogation à l'article 4, paragraphe 1.

Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2.

3. Tant que les actes d'exécution visés au paragraphe 2 du présent article ne sont pas entrés en application, les consultations visées à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, point a), sont effectuées conformément aux procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI<sup>36</sup>, appliquées en liaison avec l'annexe de la présente directive.

4. Chaque État membre supporte ses propres coûts en ce qui concerne la gestion, l'utilisation, la maintenance et les mises à jour de l'application informatique et de ses versions modifiées.

#### *Article 4 bis*

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

1. Les États membres se prêtent 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 que:

- a) elles ont procédé à une consultation automatisée conformément à l'article 4, paragraphe 1, et
- b) elles ont consulté d'autres bases de données auxquelles elles avaient explicitement accès conformément à la législation de l'Union et à la législation nationale,

et ne parviennent toujours pas à identifier la personne concernée avec le degré de certitude requis par leur législation nationale pour engager ou mener la procédure de suivi visée à l'article 5, paragraphe 1.

1 *bis*. Les États membres appliquent l'assistance mutuelle au titre du présent article; toutefois, si, après évaluation des circonstances de chacun des cas, il s'avère que les conditions prévues à l'article 6 de la directive 2014/41/UE sont remplies, les États membres liés par cette directive peuvent n'appliquer que celle-ci entre eux.

---

<sup>36</sup> Décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière (JO L 210 du 6.8.2008, p. 12).

2. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction est libre de décider de demander une assistance mutuelle aux fins de l'obtention des informations additionnelles visées au paragraphe 3, deuxième alinéa. La demande ne peut être introduite que par une autorité compétente, conformément au droit national de cet État membre. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction utilise les données obtenues afin d'établir qui est personnellement responsable des infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, de la présente directive, qui ont été commises sur le territoire de l'État membre de l'infraction.

3. Lorsque l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction décide de demander une assistance mutuelle conformément au paragraphe 1, elle adresse, par l'intermédiaire de son point de contact national, une demande structurée par voie électronique, au point de contact national de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence.

L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence peut être invitée à:

- b) demander au propriétaire, au détenteur ou à l'utilisateur final du véhicule de fournir des informations sur l'identité et l'adresse de la personne responsable, conformément à ses procédures nationales applicables comme si la mesure d'enquête concernée avait été ordonnée par ses propres autorités;
- c) établir l'identité et l'adresse de la personne concernée, conformément à son droit national, y compris en utilisant d'autres bases de données nationales telles que les registres des permis de conduire ou de la population.

4. Lorsque l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence reçoit une demande conformément au paragraphe 3, elle recueille les informations demandées, à moins qu'elle ne décide d'invoquer l'un des motifs de refus visés au paragraphe 7, ou qu'il ne soit pas possible de recueillir les informations demandées.

L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation et celle de l'État membre de résidence respectent les formalités et les procédures expressément demandées par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, dans le cadre de la collecte des informations complémentaires, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec leur législation nationale.

5. L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence veille à fournir les informations demandées sans retard injustifié à compter de la réception de la demande. Les informations demandées sont transmises par voie électronique par l'intermédiaire des points de contact nationaux de[...] l'État[...] membre[...].

Lorsqu'il n'est pas possible de recueillir les informations, l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence informe dès que possible l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction par l'intermédiaire de son point de contact national.

7. L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence peut refuser de fournir les informations complémentaires demandées conformément au paragraphe 3. Cette faculté leur est conférée uniquement dans les cas suivants:

- a) il existe, en vertu du droit de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, une immunité ou un privilège qui rend impossible la fourniture des informations;
- b) la fourniture des informations demandées serait contraire au principe non bis in idem ou compromettrait une enquête en cours sur une infraction pénale;
- c) la fourniture des informations demandées serait contraire ou nuirait aux intérêts essentiels de la sécurité nationale de l'État membre à qui la demande est adressée, mettrait en danger la source d'information ou amènerait à utiliser des informations classifiées relatives à des activités de renseignement spécifiques;
- d) il existe des motifs sérieux de croire que la fourniture des informations demandées serait incompatible avec les obligations de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence conformément à l'article 6 du traité sur l'Union européenne et à la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne;
- e) la fourniture des informations demandées compromettrait la sécurité d'une personne ou révélerait l'identité d'une personne protégée au sens du droit national de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence.



Lorsque l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence décide d'appliquer un motif de refus, elle en informe l'État membre de l'infraction par l'intermédiaire de son point de contact national, dans les meilleurs délais. L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence peut décider de ne pas préciser le motif de refus qu'elle applique dans les cas visés aux points b), c) et e).

11. La demande structurée par voie électronique comprend les informations suivantes:

- b) les éléments des données relatifs à la personne concernée, résultant de la consultation automatisée effectuée conformément à l'article 4, paragraphe 1;
- c) s'il est disponible, l'enregistrement visuel du conducteur qui a été extrait d'un appareil de détection, notamment de radars;
- d) les données relatives à l'infraction en matière de circulation routière, visées à l'article 2, paragraphe 1;
- e) les données relatives au véhicule;
- f) un motif justifiant la demande d'assistance mutuelle.

#### *Article 4 ter*

### **Mesures nationales facilitant l'identification de la personne responsable**

1. Les États membres peuvent prendre toute mesure en lien avec les infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, en vertu de leur législation nationale, dans le but de parvenir à identifier correctement la personne concernée, telles que des mesures liées à l'obligation, pour le détenteur, le propriétaire ou l'utilisateur final, de coopérer aux fins de l'identification de la personne responsable, pour autant que les droits fondamentaux et procéduraux prévus par le droit de l'Union et le droit national soient respectés.

2. Conformément au paragraphe 1, les États membres peuvent, notamment:

- a) signifier des documents aux personnes concernées en rapport avec les infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, y compris des documents demandant aux[...] personnes concernées de confirmer leur responsabilité pour les infractions en matière de sécurité routière;
- b) dans toute la mesure du possible, soumettre à des obligations, y compris aux sanctions correspondantes, les personnes concernées qui sont utiles pour identifier la personne responsable."

- 6) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 5*

**Avis d'infraction routière relatif aux infractions[...] en matière de sécurité routière**

1. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction est libre de décider d'engager des poursuites à propos des infractions[...] en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1.

Lorsque l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction décide d'engager de telles poursuites, elle adresse 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 routière peut servir à d'autres fins que celles énoncées au deuxième alinéa, nécessaires à l'exécution, telles qu'une demande de divulgation de l'identité et de l'adresse de la personne responsable, une enquête sur la question de savoir si la personne concernée reconnaît ou conteste avoir commis l'infraction ou une demande de paiement.

2. L'avis d'infraction routière contient au minimum:

- a) une mention du fait que l'avis d'infraction routière est adressé aux fins de la présente directive;
- b) le nom, l'adresse postale, le numéro de téléphone et l'adresse électronique de l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction;
- c) toutes les informations pertinentes concernant l'infraction[...] en matière de sécurité routière, notamment les données relatives au véhicule avec lequel l'infraction a été commise, y compris son numéro d'immatriculation, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, la nature de l'infraction, une référence précise aux dispositions juridiques enfreintes et, le cas échéant, des données concernant l'appareil utilisé pour détecter l'infraction;

- d) des informations détaillées sur la qualification juridique de l'infraction[...] en matière de sécurité routière, sur les sanctions applicables et sur les autres conséquences juridiques de l'infraction en matière de sécurité routière, y compris des informations relatives à la déchéance du droit de conduire (y compris les retraits de points ou les autres restrictions au droit de conduire), conformément au droit national de l'État membre de l'infraction;
- e) des informations détaillées sur le lieu et les modalités d'exercice des droits de la défense ou du droit de former un recours contre la décision de poursuivre l'infraction[...] en matière de sécurité routière, y compris sur les exigences relatives à la recevabilité d'un tel recours et le délai d'introduction de celui-ci, et sur la question de savoir si, et dans quelles conditions, des procédures in absentia s'appliquent, conformément au droit national de l'État membre de l'infraction;
- f) le cas échéant, des informations sur les mesures prises pour identifier la personne concernée conformément à l'article 4 *ter* et sur les conséquences d'un défaut de coopération;
- g) le cas échéant, des informations détaillées sur le nom, l'adresse et le numéro de compte bancaire international (IBAN) de l'autorité auprès de laquelle peut être acquittée la sanction pécuniaire qui a été infligée, sur le délai de paiement et sur les autres modes de paiement, notamment les applications logicielles spécifiques, pour autant que ces méthodes soient accessibles tant aux résidents qu'aux non-résidents;
- h) des informations sur les règles applicables en matière de protection des données, sur les droits des personnes concernées et sur la disponibilité d'informations complémentaires ou une référence à l'endroit où ces informations peuvent être facilement obtenues, conformément à l'article 13 de la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil, y compris les informations relatives à la source des données à caractère personnel, ou conformément aux articles 13 et 14 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil; et
- i) le cas échéant, des informations détaillées indiquant s'il est possible, et selon quelles modalités, d'obtenir un allègement des sanctions applicables aux infractions énumérées à l'article 2, paragraphe 1, y compris moyennant le paiement anticipé d'une sanction pécuniaire.

3. L'autorité compétente de l'État membre [...] de l'infraction veille à ce que, lorsqu'un conducteur non résident a été contrôlé sur place dans le cadre d'un contrôle routier et que l'autorité compétente n'a pas exécuté sur-le-champ la sanction liée à l'infraction commise, le conducteur non résident reçoive l'avis d'infraction routière visé au paragraphe 2. Cet avis d'infraction routière est envoyé au conducteur non résident, au sens du droit de l'État membre de l'infraction, après la date de l'infraction.

3 bis. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction veille à ce que, lorsqu'un conducteur non résident a été contrôlé sur place dans le cadre d'un contrôle routier et que l'autorité compétente a exécuté sur-le-champ la sanction liée à l'infraction commise, ce conducteur non résident reçoive au moins les informations suivantes:

- le reçu de la transaction financière ou une invitation à payer une pénalité pécuniaire dans un délai déterminé;
- les coordonnées de l'autorité compétente;
- les informations relatives à l'infraction commise.

Ces informations sont communiquées dans l'une des langues officielles de l'État membre de l'infraction ou dans toute autre langue officielle de l'UE jugée appropriée par l'autorité compétente.

4. À la demande des personnes concernées, et conformément au droit national, l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction veille à ce que soit accordé l'accès à toutes les informations en sa possession concernant l'enquête sur une infraction[...] en matière de sécurité routière visée à l'article 2, paragraphe 1. L'État membre de l'infraction peut considérer qu'une telle demande d'informations constitue une voie de recours contre la sanction imposée, auquel cas il en informe la personne concernée de manière claire et concise dans l'avis d'infraction routière.

5. Les États membres veillent à ce que les délais impartis aux non-résidents pour exercer leur droit de former un recours ou leur droit de demander un allègement des sanctions, conformément au paragraphe 2, points e) et i), commencent à courir à la date d'envoi ou de réception, par voie postale ou électronique, de l'avis d'infraction routière ou de la décision officielle retenant la responsabilité de la personne concernée."

7) Les articles suivants sont insérés:

*"Article 5 bis*

**Signification de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi**

1. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction envoie l'avis d'infraction routière et les documents de suivi aux personnes concernées par voie postale, par courrier recommandé ou par voie électronique de même valeur, conformément au chapitre III, section 7, du règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil<sup>37</sup>.

2. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction veille à ce que l'avis d'infraction routière et tout document de suivi soient envoyés conformément au droit de l'État membre de l'infraction. Les avis d'infraction routière adressés au détenteur, au propriétaire ou à l'utilisateur final d'un véhicule sont émis au plus tard 12 mois à compter de la date à laquelle l'infraction routière visée à l'article 2, paragraphe 1, a été commise.

*Article 5 bis 1*

**Assistance mutuelle aux fins de la signification de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi**

1. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction peut envoyer l'avis d'infraction routière ou les documents de suivi aux personnes concernées par l'intermédiaire des autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, dans les cas suivants:

- a) l'adresse de la personne à qui le document est destiné est inconnue, incomplète ou incertaine;
- b) les règles de procédure prévues par le droit national de l'État membre de l'infraction exigent une preuve de la signification du document autre que la preuve qui peut être obtenue grâce à la poste, à un courrier recommandé ou à des moyens électroniques équivalents;

---

<sup>37</sup> Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 73).

- c) il n'a pas été possible de signifier le document par la poste, par courrier recommandé ou par des moyens électroniques équivalents;
- d) l'État membre de l'infraction a des raisons justifiées de considérer que la signification du document par la poste, par courrier recommandé ou par des moyens électroniques équivalents dans ce cas particulier sera inefficace ou inappropriée.

Les autorités compétentes de l'État membre de l'infraction et de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence communiquent entre elles par l'intermédiaire de leurs points de contact nationaux respectifs.

2. L'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence veille à ce que l'avis d'infraction routière et les documents de suivi à signifier conformément au paragraphe 1 le soient conformément à son droit national ou, lorsque cela est dûment justifié, selon une méthode particulière demandée par l'État membre de l'infraction, à moins que cette méthode ne soit incompatible avec son droit national.

3. L'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence veille à ce que l'autorité compétente fournisse une réponse sous une forme électronique structurée comprenant:

- a) lorsque l'envoi a fonctionné, la date de signification et les données relatives à la personne qui reçoit le document,
- b) lorsque l'envoi n'a pas fonctionné, la raison pour laquelle l'avis d'infraction routière ou les documents de suivi n'ont pas été envoyés.

La réponse faisant état d'un envoi réussi est considérée comme une preuve de la signification du document.

#### *Article 5 bis 2*

#### **Traduction de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi essentiels**

1. Lorsque l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction décide d'engager des poursuites relatives aux infractions routières énumérées à l'article 2, paragraphe 1, elle émet l'avis d'infraction routière et tout document de suivi essentiel dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule.

Aux fins du présent article, les documents de suivi sont considérés comme essentiels s'ils sont nécessaires pour permettre à la personne concernée de comprendre ce dont elle est accusée et de pouvoir exercer pleinement ses droits de la défense. Les éléments en question sont en particulier les faits qui sont à la base de la décision notifiée, 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.

1 *bis*. Les autorités compétentes décident cas par cas si un document de suivi est essentiel.

1 *ter*. Les autorités compétentes décident cas par cas si tout autre document est essentiel.

1 *quater*. N'est pas exigée la traduction des passages des documents essentiels qui ne sont pas pertinents aux fins de permettre aux personnes concernées de connaître les faits qui leur sont reprochés, conformément au paragraphe 1, deuxième alinéa.

2. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction autorise la personne concernée à demander à recevoir les documents de suivi dans une langue officielle de l'UE autre que la langue du document d'immatriculation du véhicule.

3. Les États membres veillent à ce que la qualité de la traduction de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi soit au moins conforme à la norme prévue à l'article 3, paragraphe 9, de la directive 2010/64/UE.

4. L'État membre de l'infraction veille à ce que l'avis d'infraction routière et les documents de suivi signifiés aux personnes concernées fassent l'objet d'un examen efficace et rapide par une autorité compétente habilitée à adopter des décisions juridiquement contraignantes, à la demande de la personne concernée, au motif que ces documents ne sont pas conformes à l'article 5 *bis* et à l'article 5 *bis* 1."

- 8) Les articles 6, 7 et 8 sont remplacés par le texte suivant:

"Article 6

**Rapports et suivi**

2. Au plus tard le [*quatre ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive*], et tous les quatre ans par la suite, chaque État membre transmet à la Commission un rapport sur l'application de la présente directive. Le rapport contient des données et des statistiques correspondant à chaque année civile de la période de référence.

3. Le rapport indique le nombre de consultations automatisées effectuées par l'État membre de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 1, à la suite des infractions[...] en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, commises sur son territoire, et adressées au point de contact national de l'État membre d'immatriculation, ainsi que les types d'infractions au sujet desquelles des demandes ont été envoyées et le nombre de demandes ayant échoué, classées selon le type d'échec. Ces informations peuvent être fondées sur les données fournies par l'intermédiaire d'Eucaris.

Le rapport inclut également une description de la situation au niveau national concernant la suite donnée aux infractions[...] en matière de sécurité routière. La description contient au moins:

- a) le nombre total d'infractions[...] en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, qui sont enregistrées et ont été détectées automatiquement ou sans que la personne concernée ait été identifiée sur place;
- b) le nombre d'infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, qui sont enregistrées et ont été commises avec des véhicules immatriculés dans un État membre autre que l'État membre dans lequel l'infraction a été commise et qui ont été détectées automatiquement ou sans que la personne concernée ait été identifiée sur place;
- c) le nombre d'appareils de détection automatiques fixes ou mobiles, y compris les radars de contrôle de la vitesse;



- d) le nombre de sanctions pécuniaires payées volontairement par des non-résidents;
- e) le nombre de demandes d'assistance mutuelle et de réponses transmises par voie électronique conformément à l'article 4 *bis*, paragraphe 3, et le nombre de demandes de ce type pour lesquelles les informations n'ont pas été fournies;
- f) le nombre de demandes d'assistance mutuelle et de réponses transmises par voie électronique conformément à l'article 4 *bis*, et à l'article 5 *bis* 1, paragraphe 1, et le nombre de demandes de ce type pour lesquelles il n'a pas été possible de signifier les documents.

4. La Commission évalue les rapports transmis par les États membres et informe le comité visé à l'article 10 bis de leur contenu au plus tard six mois après réception des rapports de tous les États membres.

#### *Article 7*

### **Obligations supplémentaires**

La présente directive est sans préjudice du droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel et à la cybersécurité, en particulier le règlement (UE) 2016/679, la directive (UE) 2016/680 et la directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil<sup>38</sup>. Les États membres veillent à ce que toutes les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive ne soient utilisées qu'aux fins de l'objectif énoncé à l'article 1<sup>er</sup> de la présente directive.

En outre, les entités juridiques détentrices, propriétaires ou utilisatrices finales de véhicules soumis à l'échange de données en vertu de la présente directive ont également le droit d'obtenir des informations sur le traitement de leurs données.

Les États membres s'informent mutuellement des incidents de cybersécurité, notifiés conformément à l'article 23 de la directive (UE) 2022/2555, lorsque les incidents concernent des données stockées dans des nuages virtuels ou physiques, ou des services d'hébergement en nuage.

---

<sup>38</sup> Directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, modifiant le règlement (UE) no 910/2014 et la directive (UE) 2018/1972, et abrogeant la directive (UE) 2016/1148 (directive SRI 2) (JO L 333 du 27.12.2022, p. 80).

*Article 8*

**Portail d'information sur les infractions[...] en matière de sécurité routière ("portail CBE")**

1. La Commission met en place et gère un portail CBE en ligne, disponible dans toutes les langues officielles de l'Union, consacré au partage d'informations avec les usagers de la route sur les règles en vigueur dans les États membres dans le domaine couvert par la présente directive. Il s'agit notamment des procédures de recours, des amendes pour infraction routière qui sont appliquées à la personne concernée lorsqu'elle commet une infraction routière, le cas échéant, des effets non pécuniaires ainsi que des systèmes et moyens disponibles pour le paiement des amendes pour infraction routière.

4. Le portail CBE est compatible avec l'interface établie en vertu du règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil<sup>39</sup> et avec d'autres portails ou plateformes ayant une finalité similaire, tels que le portail européen e-Justice.

5. Aux fins du présent article, les États membres transmettent à la Commission des informations actualisées.

6. La Commission adopte des actes d'exécution afin d'établir les spécifications techniques nécessaires à l'utilisation et à la maintenance du portail CBE. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2."

9) Les articles suivants sont insérés:

---

<sup>39</sup> Règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil du 2 octobre 2018 établissant un portail numérique unique pour donner accès à des informations, à des procédures et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1).

### **Soutien financier à la coopération transfrontière en matière de contrôle de l'exécution**

La Commission apporte un soutien financier aux initiatives qui contribuent à la coopération transfrontière en matière d'application des règles de circulation[...] liées à la sécurité routière dans l'Union, en particulier l'échange de bonnes pratiques, l'utilisation de méthodes et de techniques intelligentes en matière d'application des règles dans les États membres, le renforcement des capacités des autorités répressives et les campagnes de sensibilisation concernant les actions transfrontières de contrôle de l'application.

### *Article 8 ter*

#### **Assistance mutuelle à des fins d'exécution**

1. Les États membres se prêtent 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 visée à l'article 2, paragraphe 1.
2. 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 peut 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 liées aux infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1.
3. La demande d'assistance satisfait aux critères suivants:
  - a) la décision relative à une amende pour infraction routière est de nature administrative, définitive et exécutoire conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables de l'État membre requérant;
  - b) l'État membre de l'infraction est en possession d'une preuve de la signification à la personne concernée de la demande de paiement de l'amende pour infraction routière;

- c) la personne concernée a été informée et a eu la possibilité d'exercer les voies de recours contre la décision administrative infligeant une amende pour infraction routière conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables de l'État membre de l'infraction et
- d) l'amende pour infraction routière est supérieure à 70 EUR.

4. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction transmet la demande d'assistance mutuelle visée au paragraphe 1 à l'État membre d'immatriculation ou à l'État membre de résidence sous une forme structurée par voie électronique.

5. 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 informe immédiatement l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction.

6. L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence reconnaît la décision administrative relative à une amende pour infraction routière qui a été transmise conformément au présent article sans qu'aucune autre formalité ne soit requise et prend immédiatement toutes les mesures nécessaires à son exécution, à moins qu'elle ne décide d'invoquer l'un des motifs de non-reconnaissance ou de non-exécution prévus au paragraphe 8.

7. L'exécution de la décision relative à une amende pour infraction routière [...] est régie par les dispositions législatives et réglementaires applicables dans l'État membre d'immatriculation ou dans l'État membre de résidence.

8. L'autorité compétente de l'État membre requis peut refuser de reconnaître et d'exécuter la décision administrative relative à une amende pour infraction routière s'il est établi que:

- a) l'exécution de la décision relative à une amende pour infraction routière est contraire au principe non bis in idem;
- b) il existe, en vertu du droit de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, une immunité qui rend impossible l'exécution de la décision administrative relative à une amende pour infraction routière;

- c) la décision relative à une amende pour infraction routière n'est plus susceptible d'exécution en vertu du droit de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence en raison du temps qui s'est écoulé;
- d) la décision relative à une amende pour infraction routière n'est pas définitive;
- e) la décision relative à une amende pour infraction routière ou, à tout le moins, son contenu essentiel n'est pas traduite dans la langue officielle de l'UE de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence;
- f) la demande est incomplète et ne peut être complétée par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction ou
- g) il y a violation des droits fondamentaux ou des principes juridiques fondamentaux tels qu'ils sont consacrés dans la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne<sup>40</sup>.

Lorsqu'une demande est rejetée, l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence en informe l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, en indiquant les motifs du rejet.

9. La somme d'argent résultant de l'exécution de la décision relative à une amende pour infraction routière revient à l'État membre d'immatriculation ou à l'État membre de résidence, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'État membre de l'infraction et l'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence. L'argent est perçu dans la monnaie de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, selon le pays à qui la demande est adressée.

10. Les paragraphes 1 à 9 ne font pas obstacle à l'application de la décision-cadre 2005/214/JAI, d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'arrangements entre États membres dans la mesure où ces accords ou arrangements contribuent à simplifier ou à faciliter davantage les procédures d'exécution des sanctions pécuniaires relevant du champ d'application de la présente directive."

---

<sup>40</sup> JO C 326 du 26.10.2012, p. 391.

- 10) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

"Article 9

### **Actes délégués**

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 10 afin de modifier l'annexe et de la mettre à jour au vu des progrès techniques ou lorsque l'exigent des actes juridiques de l'Union touchant directement à la mise à jour de l'annexe."

- 11) L'article suivant est inséré:

*"Article 10 bis*

### **Comité**

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011<sup>41</sup>.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique."

- 12) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

"Article 11

### **Rapport de la Commission**

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive par les États membres au plus tard 18 mois après avoir reçu de tous les États membres les rapports visés à l'article 6, paragraphe 2."

---

<sup>41</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement Européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- 13) L'annexe I est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.
- 14) L'annexe II est supprimée.

#### *Article 1<sup>er</sup> bis*

### **Rapports durant la période de transition**

Au plus tard le 6 mai 2026, les États membres transmettent un rapport complet à la Commission conformément aux deuxième et troisième alinéas du présent article.

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

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

#### *Article 2*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [veuillez insérer la date correspondant à trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

*Article 3*

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

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*

*Le président/La présidente*

*Par le Conseil*

*Le président/La présidente*

---



## "Annexe

Éléments des données nécessaires pour effectuer la consultation visée à l'article 4, paragraphe 1

## 1. Éléments des données de la consultation initiale (demande sortante)

Élément	O/F <sup>(1)</sup>	Remarques
État membre d'immatriculation	O	Signe distinctif <sup>(2)</sup> de l'État membre d'immatriculation du véhicule détecté
Numéro d'immatriculation	O	Numéro d'immatriculation complet du véhicule détecté
Données relatives à l'infraction	O	
État membre de l'infraction	O	Signe distinctif <sup>(3)</sup> de l'État membre de l'infraction
Date de référence de l'infraction	O	
Heure de référence de l'infraction	O	
Objet de la consultation	O	Code indiquant le type d'infraction [...] routière, conformément aux infractions énumérées à l'article 2, paragraphe 1 1. = Excès de vitesse 2. = Conduite en état d'ébriété 3. = Défaut de port de la ceinture de sécurité 4. = Franchissement d'un feu rouge 5. = Circulation sur une voie interdite 10. = Conduite sous l'influence de stupéfiants 11. = Défaut de port du casque 12. = Usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre appareil de communication en conduisant un véhicule [...] = Non-respect d'une distance suffisante par rapport véhicule qui précède [...] = Dépassement dangereux [...] = Stationnement dangereux [...] = franchissement d'une ou plus d'une ligne continue

		[...] = Circulation en sens interdit [...] = Non-respect des règles relatives à la libération et à l'utilisation d'un couloir de secours [...] = Utilisation d'un véhicule en surcharge [...] = Non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules [...] = Délit de fuite [...] = Non-respect des règles à un passage à niveau ferroviaire
--	--	--

(1) O = communication obligatoire de l'élément de données, F = communication facultative de l'élément de données.

(2) (3) Signe distinctif conformément à l'article 37 de la convention de Vienne du 8 novembre 1968, conclue sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

2. Éléments des données fournis à la suite de la consultation initiale entamée en vertu de l'article 4, paragraphe 1

#### Partie I. Données relatives aux véhicules

Élément	O/F(1)	Remarques (2)
Numéro d'immatriculation	O	(Code A) Numéro d'immatriculation complet du véhicule demandé
Numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule	O	(Code E) Numéro de châssis complet/ numéro d'identification du véhicule demandé
État membre d'immatriculation	O	Signe distinctif (2) de l'État membre d'immatriculation du véhicule demandé
Marque	O	(Code D.1) Marque du véhicule demandé, par exemple Ford, Opel, Renault
Dénomination(s) commerciale(s) du véhicule	O	(Code D.3) Dénomination commerciale du véhicule demandé, par exemple Focus, Astra, Megane
Code catégorie UE	O	(Code J) par exemple N1, M2, N2, L, T
Date d'immatriculation	O	(Code I) Date de la dernière immatriculation du véhicule demandé
Langue	O	Langue du document d'immatriculation du véhicule
Demandes précédentes	F	Dates des demandes précédentes sur le véhicule demandé;
Date de la 1 <sup>re</sup>	O	(Code B)

immatriculation du véhicule		
Masse en charge maximale techniquement admissible, sauf pour les motocycles	O	(Code F.1)
Masse en charge maximale admissible du véhicule en service dans l'État membre d'immatriculation	O	(Code F.2)
Masse en charge maximale admissible de l'ensemble en service dans l'État membre d'immatriculation	O	(Code F.3)
Masse du véhicule en service avec carrosserie et dispositif d'attelage en cas de véhicule tracteur de catégorie autre que M1	O	(Code G)
(L) nombre d'essieux	O	(Code L)
(M) empattement (en mm)	O	(Code M)
(N) pour les véhicules d'une masse totale supérieure à 3 500 kg, distribution de la masse en charge maximale techniquement admissible entre les essieux: (N.1) essieu n° 1 (en kg) (N.2) essieu n° 2 (en kg), le cas échéant (N.3) essieu n° 3 (en kg), le cas échéant (N.4) essieu n° 4 (en kg), le cas échéant	O	(Code N) (Code N.1) (Code N.2) (Code N.3) (Code N.4) (Code N.5)

(N.5) essieu n° 5 (en kg), le cas échéant		
(O) masse maximale remorquable techniquement admissible de la remorque: (O.1) remorque freinée (en kg) (O.2) remorque non freinée (en kg)	O	(Code O) (Code O.1) (Code O.2)
(P) moteur: (P.3) type de carburant ou source d'énergie	O	(Code P) (Code P.3)
Norme Euro	O	(Code V.9)

(\*) O = communication obligatoire de l'élément de données, F = communication facultative de l'élément de données.

(†) Les codes sont harmonisés conformément aux annexes I et II de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

(‡) Signe distinctif conformément à l'article 37 de la convention de Vienne du 8 novembre 1968, conclue sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

## Partie II. Données relatives aux détenteurs et aux propriétaires des véhicules

Élément	O/F(†)	Remarques (‡)
Données relatives au détenteur du véhicule		(Code C.1) Données correspondant au titulaire du certificat d'immatriculation concerné.
Nom (raison sociale) du titulaire du certificat d'immatriculation	O	(Code C.1.1) Utiliser des champs séparés pour le nom de famille, les particules et les titres. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Prénom	O	(Code C.1.2) Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Adresse	O	(Code C.1.3) Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de

		maison, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable.
Sexe	F	Masculin, féminin
Date de naissance	O	
Entité juridique	O	Personne physique ou morale
Lieu de naissance	F	
Identifiant	F	Identifiant unique pour la personne ou la société
Données relatives au propriétaire du véhicule		(Code C.2) Données correspondant au propriétaire du véhicule.
Nom du propriétaire ou raison sociale	O	(Code C.2.1)
Prénom	O	(Code C.2.2)
Adresse	O	(Code C.2.3)
Sexe	F	Masculin, féminin
Date de naissance	O	
Entité juridique	O	Personne physique ou morale
Lieu de naissance:	F	
Identifiant	O	Identifiant unique pour la personne ou la société

(i) O = Communication obligatoire de l'élément de données lorsqu'il est disponible dans le registre national d'un État membre. F = Communication facultative de l'élément de données.

(\*) Les codes sont harmonisés conformément aux annexes I et II de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

### Partie III. Données relatives aux utilisateurs finaux des véhicules

Élément	O/F (*)	Remarques
Données relatives aux utilisateurs finaux du véhicule		Données correspondant à l'utilisateur final du véhicule
Nom des utilisateurs finaux du véhicule immatriculé	O	Utiliser des champs séparés pour le nom de famille, les particules et les titres. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Prénom	O	Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Adresse	O	Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de

		maison, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable.
Sexe	F	Masculin, féminin
Date de naissance	O	
Lieu de naissance	F	
Identifiant	O	Identifiant unique de la personne

(c) O = Communication obligatoire de l'élément de données lorsqu'il est disponible dans le registre national d'un État membre. F = Communication facultative de l'élément de données.

Partie IV. Données relatives aux détenteurs et propriétaires précédents des véhicules, conformément à l'article 4, paragraphe 3

Élément	O/F <sup>(10)</sup>	Remarques <sup>(11)</sup>
Données relatives aux détenteurs précédents du véhicule		(Code C.1) Données correspondant au titulaire du certificat d'immatriculation concerné.
Nom (raison sociale) du titulaire précédent du certificat d'immatriculation	O	(Code C.1.1) Utiliser des champs séparés pour le nom de famille, les particules et les titres. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Prénom	O	(Code C.1.2) Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Adresse	O	(Code C.1.3) Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable.
Sexe	F	Masculin, féminin
Date de naissance	O	
Entité juridique	O	Personne physique ou morale
Lieu de naissance:	F	
Identifiant	F	Identifiant unique pour la personne ou la société
Données relatives aux propriétaires précédents du véhicule		(Code C.2) Données correspondant au propriétaire précédent du véhicule
Nom ou raison sociale du propriétaire précédent	O	(Code C.2.1)
Prénom	O	(Code C.2.2)
Adresse	O	(Code C.2.3)
Sexe	F	Masculin, féminin
Date de naissance	O	
Entité juridique	O	Personne physique ou morale
Lieu de naissance:	F	
Identifiant	F	Identifiant unique pour la personne ou la société

(<sup>10</sup>) O = Communication obligatoire de l'élément de données lorsqu'il est disponible dans le registre national d'un État membre, F = Communication facultative de l'élément de données.

(<sup>11</sup>) Les codes sont harmonisés conformément aux annexes I et II de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

Partie V. Données relatives aux utilisateurs finaux précédents des véhicules, conformément à l'article 4, paragraphe 3

Élément	O/F ( <sup>10</sup> )	Remarques
Données relatives aux utilisateurs finaux précédents du véhicule		Données correspondant à l'utilisateur final précédent du véhicule
Nom des utilisateurs finaux précédents du véhicule immatriculé	O	Utiliser des champs séparés pour le nom de famille, les particules et les titres. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Prénom	O	Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Adresse	O	Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable.
Sexe	F	Masculin, féminin
Date de naissance	O	
Lieu de naissance:	F	
Identifiant	O	Identifiant unique de la personne

(<sup>10</sup>) O = Communication obligatoire de l'élément de données lorsqu'il est disponible dans le registre national d'un État membre, F = Communication facultative de l'élément de données.