Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 1er mars 2023
(OR. en)

6792/23

Dossier interinstitutionnel:
2023/0052(COD)

TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	1er mars 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 126 final
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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 126 final.

p.j.: COM(2023) 126 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

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

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

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le présent exposé des motifs accompagne la proposition de directive modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière[1] (ci-après la «directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions»).

Au cours des 20 dernières années, la sécurité routière s'est considérablement améliorée dans l'Union européenne. Le nombre de victimes sur les routes a baissé de 61,5 %, passant de quelque 51 400 en 2001 à environ 19 800 en 2021. Néanmoins, l'amélioration de la sécurité routière n'a pas été suffisante pour concrétiser l'ambition politique de l'Union, qui aspirait à diminuer de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2001 et 2010 et de 50 % supplémentaires entre 2011 et 2020 (c'est-à-dire, de 75 % entre 2001 et 2020), comme l'indiquent plusieurs documents stratégiques publiés par la Commission au cours des deux dernières décennies, tels que le livre blanc intitulé «*La politique européenne des transports à l'horizon 2010*»[2] et la communication de la Commission intitulée «*Vers un espace européen de la sécurité routière*: *orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020*»[3]. En 2020, le nombre de tués sur les routes (environ 18 800) était encore nettement supérieur à la valeur de référence, en dépit d'une baisse annuelle considérable de plus de 17 % par rapport au nombre de tués sur les routes en 2019. Cette baisse a toutefois été fortement influencée par une réduction sans précédent des volumes de trafic routier due à la pandémie de COVID-19[4].

Avant 2020, le nombre de victimes d'accidents de la route ne diminuait guère. Cette tendance, dont les premiers signes étaient déjà visibles en 2014 environ, a incité les ministres des transports de l'Union à rédiger une déclaration ministérielle sur la sécurité routière lors du Conseil informel des ministres des transports organisé à La Valette en mars 2017[5]. Dans cette déclaration, les États membres ont enjoint à la Commission d'envisager de renforcer le cadre juridique de l'Union en matière de sécurité routière pour inverser cette tendance à la stagnation.

En juin 2019, la Commission a publié le «Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne "Vision Zéro"»[6]. Dans ce document, la Commission a proposé de nouveaux objectifs à moyen terme visant à réduire de moitié le nombre de décès et de blessures graves entre 2020 et 2030, comme recommandé dans la déclaration de La Valette. La Commission a fondé ce cadre stratégique sur l'approche pour un «système sûr», qui part du principe que les décès et les blessures graves liés aux accidents de la route peuvent être en grande partie évités, même en cas de collision. L'exécution transfrontière des sanctions pour les infractions en matière de

---

1 JO L 68 du 13.3.2015, p. 9.
2 COM(2001) 370 final.
3 COM(2010) 389 final.
4 Lors du premier confinement en avril 2020, le Conseil européen pour la sécurité des transports a fait état d'une réduction des volumes de trafic de l'ordre de 70 à 85 % dans les principales villes européennes (https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/).
5 Voir: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; en juin 2017, le Conseil a adopté des conclusions sur la sécurité routière allant dans le sens de la déclaration de La Valette (voir document 9994/17).
6 SWD(2019) 283 final.

sécurité routière est l'un des principaux piliers de ce système, car elle permet de réduire l'impunité des conducteurs étrangers. Dans sa communication intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente»[7] publiée en 2020, la Commission a indiqué souhaiter que, d'ici à 2050, le nombre de décès dans l'Union, tous modes de transport confondus, soit proche de zéro, et a annoncé la révision de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions au titre de l'initiative phare nº 10 intitulée «Renforcer la sûreté et la sécurité des transports». Par la suite, cette initiative a été insérée à l'annexe II du programme de travail de la Commission pour l'année 2022 (initiatives REFIT), sous la rubrique «Un nouvel élan pour la démocratie européenne»[8].

Il est à noter que le Parlement européen a adopté une résolution sur le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030[9] en octobre 2021. Tout en reconnaissant les progrès réalisés, le Parlement, a invité la Commission à réviser la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, étant donné que le cadre existant *«[...] ne permet pas d'enquêter de manière appropriée sur l'application de sanctions»*.

Cette initiative se fonde sur l'actuelle directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, qui 1) a instauré l'échange électronique de données relatives à l'immatriculation des véhicules entre États membres par l'intermédiaire de points de contact nationaux. Cette mesure aide à identifier le propriétaire/détenteur du véhicule immatriculé à l'étranger avec lequel l'infraction a été commise; 2) a spécifié que l'application informatique du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) est la plateforme informatique privilégiée pour l'échange électronique de données relatives à l'immatriculation des véhicules; 3) a été, dans la pratique, essentiellement appliquée aux affaires transfrontières dans lesquelles les infractions sont constatées à distance à l'aide d'un appareil de détection automatique ou manuel, principalement des radars (c'est-à-dire, sans arrêter le véhicule et/ou identifier le conducteur sur place); 4) s'applique à huit infractions en matière de sécurité routière: excès de vitesse, défaut de port de la ceinture de sécurité, franchissement d'un feu rouge, conduite en état d'ébriété, conduite sous l'influence de stupéfiants, défaut de port du casque, circulation sur une voie interdite, usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre appareil de communication en conduisant un véhicule; 5) a déterminé la manière dont l'infraction devrait être communiquée à la personne intéressée, notamment la langue à utiliser, et a fourni un modèle (non obligatoire) de lettre de notification; 6) a sensibilisé les citoyens en demandant aux États membres d'indiquer à la Commission les règles en vigueur en matière de sécurité routière et de les mettre à disposition sur un site web dans toutes les langues officielles[10].

D'après l'analyse d'impact[11] jointe à la première proposition de directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions de 2008, quelque 15 % des excès de vitesse dans l'Union étaient commis par des conducteurs non-résidents, alors que la part de ces derniers dans la circulation routière ne s'élevait qu'à environ 5 % (en véhicule-kilomètre). Les conducteurs non-résidents sont, par conséquent, relativement plus susceptibles de commettre des excès de vitesse que les conducteurs résidents. Cela était en partie dû au fait que les non-résidents avaient le sentiment qu'ils étaient moins susceptibles d'être sanctionnés lorsqu'ils conduisaient dans un État membre dont ils n'étaient pas résidents, et d'encourir des poursuites

---

7 COM(2020) 789 final.
8 COM(2021) 645 final, annexe II, initiative nº 26.
9 P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_FR.pdf
10 Le site web de la Commission «Aller à l'étranger»: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_fr.htm
11 SEC(2008) 351.

judiciaires s'ils ne payaient pas les amendes infligées par les autorités étrangères. Bien que la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions ait contribué à lever l'*anonymat* des contrevenants étrangers en augmentant de manière considérable le nombre d'affaires transfrontières instruites, elle a également montré ses limites, son effet dissuasif n'ayant pas suffi à mettre un terme à l'*impunité* des contrevenants.

La présente initiative vise à améliorer davantage la sécurité routière en étendant le champ d'application de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions à d'autres infractions en matière de sécurité routière et en rationalisant (c'est-à-dire, en simplifiant, en numérisant et en affinant) les enquêtes relatives aux infractions en matière de sécurité routière commises à l'étranger, facilitant ainsi l'exécution transfrontière des sanctions. Elle a également pour objectif de renforcer la protection des droits fondamentaux des conducteurs non-résidents. Les objectifs, en exploitant pleinement le potentiel de la directive, sont les suivants:

1. Renforcer le respect par les conducteurs non-résidents des règles supplémentaires en matière de sécurité routière: les comportements dangereux jouent un rôle dans un nombre important de décès et de blessures graves liés aux accidents de la route. La prévention de ces comportements dangereux, notamment en étendant le champ d'application de la directive à d'autres infractions en matière de sécurité routière et, par conséquent, la réduction de l'impunité, sont essentielles. Lorsque les États membres ne sont pas en mesure de sanctionner efficacement les contrevenants originaires d'autres États membres pour garantir l'égalité de traitement entre les conducteurs résidents et non-résidents, cela entame fortement la crédibilité des mesures d'application.

2. Rationaliser les procédures d'assistance mutuelle entre États membres dans le cadre de l'enquête transfrontière relative aux infractions en matière de sécurité routière: en 2016, l'évaluation de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions[12] a permis de répertorier les principales raisons qui empêchaient l'application des règles de droit dans le cas des conducteurs non-résidents: 1) environ la moitié des infractions routières commises par des non-résidents n'ont pas fait l'objet d'une enquête; 2) environ la moitié des sanctions pécuniaires infligées pour les infractions routières ayant fait l'objet d'une enquête n'ont pas été exécutées de manière satisfaisante; 3) la quasi-totalité des infractions pour lesquelles les contrevenants ont refusé d'acquitter les sanctions pécuniaires sont restées sans suite; les sanctions réellement exécutées l'ont été essentiellement sur la base de paiements volontaires. Parmi les causes principales des insuffisances constatées, citons notamment des procédures lourdes et chronophages et, par conséquent, un manque d'assistance mutuelle et de coopération entre les États membres dans le cadre des enquêtes relatives aux infractions en matière de sécurité routière, et des lacunes dans l'exécution des sanctions à la suite de l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules, en particulier en présence de régimes de responsabilité juridique différents.

3. Renforcer la protection des droits fondamentaux des contrevenants non-résidents, y compris la mise en conformité avec les nouvelles règles de l'Union en matière de protection des données à caractère personnel: la Commission a reçu un certain nombre de plaintes introduites par des citoyens au sujet du (non-)respect des droits fondamentaux, notamment en ce qui concerne les recours contre des infractions

[12] SWD(2016) 355 final.

routières présumées commises à l'étranger (en particulier, plaintes concernant des informations manquantes ou imprécises concernant les procédures de recours), l'absence d'éléments de preuve, l'application de délais différents pour les résidents et les non-résidents en ce qui concerne l'émission des lettres de notification/des avis de sanction, la notification inadéquate des documents, notamment l'absence de traduction et les problèmes d'accès à des informations spécifiques concernant les infractions commises, et les modes de paiement des sanctions pécuniaires. Enfin, dernier élément, mais non des moindres, la proposition assure la mise en conformité avec la nouvelle législation de l'Union concernant la protection des données à caractère personnel[13], qui a été adoptée entre-temps.

Le chapitre 3 du présent exposé des motifs contient de plus amples informations sur la manière dont les objectifs et les problèmes y afférents susmentionnés sont pris en compte par l'initiative.

Pour garantir une approche cohérente en matière d'exécution transfrontière des règles en matière de circulation routière, un paquet de négociation composé de trois initiatives a été constitué. Ce paquet contient, outre la présente proposition de directive modifiant la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, une nouvelle proposition de directive relative au permis de conduire [remplaçant la directive 2006/126/CE[14] relative au permis de conduire (la directive «permis de conduire»)] et une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les effets à l'échelle de l'Union de certaines décisions de déchéance du droit de conduire.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La proposition de révision de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions est compatible avec la législation de l'Union en matière de sécurité routière. Elle 1) fait référence à la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules[15] en ce qui concerne la classification des éléments des données relatives à l'immatriculation des véhicules; 2) étend le champ d'application de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions à l'infraction qui consiste à utiliser un véhicule en surcharge; elle est donc étroitement liée à l'application de la directive 96/53/CE du Conseil fixant les dimensions et les poids maximaux autorisés pour certains véhicules[16]; 3) complète la directive «permis de conduire» en autorisant l'utilisation des données à caractère personnel extraites des registres des permis de conduire aux fins des enquêtes transfrontières relatives aux infractions en matière de sécurité routière; en fournissant des informations aux contrevenants sur l'application des sanctions ayant une incidence sur leur droit de conduire; et en prévoyant l'identification de la personne responsable des infractions en matière de sécurité routière.

---

[13] Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1) et directive (UE) 2016/680 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 (JO L 119 du 4.5.2016, p 89).

[14] JO L 403 du 30.12.2006, p. 18.

[15] JO L 138 du 1.6.1999, p. 57.

[16] Directive 96/53/CE du Conseil 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).

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Il existe déjà, au niveau de l'Union, un ensemble plus large d'instruments juridiques et d'initiatives en cours, en particulier dans le domaine de la coopération policière et judiciaire, qui doit être pris en considération dans le cadre de cette initiative, par exemple, les procédures d'enquête transfrontières au titre de la convention sur l'entraide judiciaire en matière pénale entre les États membres de l'Union européenne[17], la décision d'enquête européenne[18] et les décisions Prüm qui sont en cours de révision[19]. La présente proposition prévoit cependant des procédures spécifiques simplifiées et numérisées pour l'identification des personnes responsables d'infractions en matière de sécurité routière et la notification des documents, qui dérogent aux actes juridiques susmentionnés afin de faciliter le traitement de millions d'infractions en matière de sécurité routière détectées automatiquement et souvent qualifiées d'administratives. À l'instar de la version actuelle de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, la proposition entretient des liens étroits avec la décision-cadre 2005/214/JAI[20], précisément dans le cas du non-paiement d'une sanction pécuniaire. Elle promeut l'application effective de la décision-cadre en améliorant l'identification des personnes responsables d'infractions en matière de sécurité routière et la protection des droits fondamentaux des conducteurs non-résidents.

Par ailleurs, la présente proposition fait référence 1) au règlement (UE) 910/2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques[21] afin de garantir l'effet juridique et l'admissibilité de la lettre de notification et des documents de suivi envoyés et reçus par l'intermédiaire d'un service électronique d'envoi recommandé; 2) à la directive 2010/64/UE relative au droit à l'interprétation et à la traduction dans le cadre des procédures pénales[22] pour garantir la qualité type de la traduction de la lettre de notification et des documents de suivi et pour veiller à ce que les procédures pénales exigeant des garanties spécifiques concernant les individus intéressés et les garanties procédurales concernant les suspects et les accusés ne soient pas affectées par la mise en œuvre de la directive révisée relative à l'exécution transfrontière des sanctions; 3) à la directive (UE) 2022/2555 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union[23] pour garantir l'échange d'informations sur les incidents de cybersécurité signalés dans le cas où les données à caractère personnel traitées sont stockées à l'aide de solutions en nuage ou de services d'hébergement en nuage; 4) au

[17] Acte du Conseil du 29 mai 2000 établissant, conformément à l'article 34 du traité sur l'Union européenne, la convention relative à l'entraide judiciaire en matière pénale entre les États membres de l'Union européenne (JO C 197 du 12.7.2000, p. 1).

[18] 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).

[19] COM(2021) 784 final.

[20] 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).

[21] Règlement (UE) nº 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).

[22] 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).

[23] 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 (JO L 333 du 27.12.2022, p. 80).

règlement (UE) 2018/1724 établissant un portail numérique unique[24] pour garantir la compatibilité du portail numérique visé au chapitre 4 du présent exposé des motifs et du portail «Your Europe» de la Commission; 5) aux directives 2012/13/UE[25], 2013/48/UE[26], (UE) 2016/343[27], (UE) 2016/800[28], (UE) 2016/1919[29] du Parlement européen et du Conseil pour veiller à ce que les procédures pénales exigeant des garanties spécifiques concernant les individus intéressés, ainsi que le règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions[30] et les garanties procédurales concernant les suspects et les accusés ne soient pas affectés par la mise en œuvre de la directive révisée relative à l'exécution transfrontière des sanctions.

Comme indiqué dans les objectifs de la présente initiative, la législation de l'Union concernant la protection des données à caractère personnel a été réformée. La directive (UE) 2016/680 (la directive en matière de protection des données dans le domaine répressif) a notamment été adoptée et est entrée en vigueur en mai 2016. En vertu de l'article 62, paragraphe 6, de la directive en matière de protection des données dans le domaine répressif, la Commission était tenue de réexaminer, au plus tard pour le 6 mai 2019, d'autres actes juridiques adoptés par l'Union qui réglementent le traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins répressives, afin d'apprécier la nécessité de les mettre en conformité avec la 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 la directive. En 2020, la Commission a publié les résultats de son réexamen dans une communication[31] qui recense dix actes juridiques, notamment la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, qui devraient être mis en conformité avec la directive en matière de protection des données dans le domaine répressif et qui propose un calendrier pour atteindre cet objectif. La présente initiative garantit donc la mise en conformité avec la directive en matière de protection des données dans le domaine répressif, notamment en précisant que ladite directive s'applique au traitement des données à caractère personnel dans le cadre de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions.

---

[24] 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) nº 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1).

[25] 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).

[26] 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).

[27] 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.).

[28] 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).

[29] 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).

[30] 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) nº 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1).

[31] COM(2020) 262 final.

Par ailleurs, la numérisation des procédures d'enquête transfrontières existantes et les solutions informatiques envisagées dans la proposition de règlement relatif à la numérisation de la coopération judiciaire et à l'accès à la justice en matière civile, commerciale et pénale transfrontière[32], qui vise à faciliter le déroulement des procédures et à réduire les difficultés d'ordre pratique concernant l'accès effectif et transparent des personnes physiques et morales à la justice, doivent être prises en considération au moyen d'actes d'exécution dans le cadre de la numérisation des procédures de poursuite prévue dans la présente proposition, afin de garantir la compatibilité des systèmes à appliquer. Les solutions numériques à mettre en œuvre au moyen des actes d'exécution prévus par la présente proposition devraient, par ailleurs, être alignées sur les exigences en matière d'interopérabilité transfrontière applicables aux services publics numériques définies dans la proposition de règlement pour une Europe interopérable[33], qui vise à améliorer l'interopérabilité transfrontière dans le secteur public.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

À l'origine, la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions a été adoptée sur la base juridique de l'article 87, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)[34], la base juridique de la coopération policière, qui a permis au Royaume-Uni, au Danemark et à l'Irlande de ne pas appliquer la directive. L'arrêt rendu le 6 mai 2014 par la Cour de justice dans l'affaire C-43/12[35] a annulé cette directive. La Cour a estimé que la directive ne pouvait pas être adoptée sur la base de la coopération policière et qu'elle aurait dû être adoptée sur la base de l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE, à savoir une base juridique relative aux transports, comme proposé initialement par la Commission. La nouvelle directive en vigueur a été adoptée le 11 mars 2015. Bien que sa base juridique ait été modifiée, aucune modification n'a été apportée quant au fond de la directive annulée, et elle couvre l'ensemble des États membres.

La présente proposition maintient l'objectif prioritaire de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, qui consiste à améliorer la sécurité routière. Le contenu de la proposition ne va pas à l'encontre de l'objectif susmentionné ou va au-delà de la seule facilitation de l'échange transfrontière d'informations sur les infractions en matière de sécurité routière lorsqu'elles sont commises avec un véhicule immatriculé dans un État membre autre que l'État membre où l'infraction a été commise. Par conséquent, la base juridique de la proposition reste l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE, qui dispose que «[...] *le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire (...), établissent: [...] ...) c) les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports*».

• Subsidiarité

Une approche disparate favorisant un cloisonnement national ou régional (accords multilatéraux ou bilatéraux) serait inefficace pour mettre fin à l'impunité dont les contrevenants non-résidents jouissent ni de garantir l'égalité de traitement entre tous les usagers de la route dans l'ensemble de l'Union. Il est ressorti de l'évaluation du fonctionnement de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions que, pour

[32] COM(2021) 759 final.
[33] COM(2022) 720 final.
[34] Directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 288 du 5.11.2011, p. 1).
[35] Affaire C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

parvenir aux mêmes résultats que ceux obtenus avec la directive, il conviendrait d'adopter plus de 300 accords bilatéraux, ce qui aurait pour effet de créer un cadre juridique non transparent, complexe, potentiellement incohérent et générant des coûts excessifs qui, à terme, seraient lourds pour les administrations nationales. Une absence d'intervention au niveau de l'Union créerait une mosaïque de règles qui ne seraient pas aussi efficaces pour mettre un terme à l'impunité des contrevenants non-résidents et pour induire un changement de comportement conduisant à une amélioration de la sécurité routière. L'exécution transfrontière des règles en matière de sécurité routière serait difficilement réalisable, car les États membres ne seraient pas en mesure de garantir une assistance mutuelle dans le cadre des procédures d'enquête transfrontières.

Conformément au principe de subsidiarité, la mise en œuvre des mesures d'exécution par les États membres sur leur propre territoire est considérée comme relevant essentiellement de leur compétence. La présente initiative ne cherche pas à imposer d'exigences concernant l'exécution en tant que telle des règles en matière de sécurité routière. Elle vise uniquement à faciliter les procédures d'enquête transfrontières, que les États membres ne peuvent mener seuls de manière cohérente pour garantir l'égalité de traitement entre les conducteurs résidents et non-résidents.

- **Proportionnalité**

Conformément au principe de proportionnalité énoncé à l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne, les mesures contenues dans la présente proposition n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs des traités (améliorer la sécurité routière grâce à une meilleure exécution transfrontière des règles en matière de sécurité routière).

La proposition porte sur les obstacles existants à l'efficacité des enquêtes transfrontières relatives aux infractions en matière de sécurité routière et sur la protection des droits fondamentaux des conducteurs non-résidents au cours de la phase d'enquête. Elle prévoit un cadre juridique et technique en matière de coopération entre les États membres dans le but d'identifier la personne responsable de l'infraction en matière de sécurité routière commise à l'étranger pour garantir l'égalité de traitement entre les conducteurs. À cette fin, le champ d'application de l'initiative est étendu à sept infractions supplémentaires en matière de sécurité routière qui peuvent être détectées à distance, sans arrêter le véhicule et sans identifier le conducteur sur place, et qui sont considérées par les parties prenantes comme étant les plus pertinentes pour continuer d'améliorer la sécurité routière dans l'Union.

Les infractions en matière de sécurité routière pouvant être considérées comme des infractions administratives ou pénales, et les autorités habilitées à poursuivre ces infractions variant également selon l'objectif poursuivi, le traitement des données à caractère personnel devrait satisfaire aux dispositions du RGPD ou de la directive en matière de protection des données dans le domaine répressif. À court terme, la Commission et les États membres supporteront des coûts pour élaborer et mettre en œuvre les solutions informatiques nécessaires non seulement pour échanger/partager des informations entre les autorités répressives, mais aussi pour échanger/partager des informations entre ces autorités et les usagers de la route. Cependant, ces coûts devraient être compensés à long terme par les bénéfices découlant de l'amélioration de la coopération et de la communication. Afin de réduire au minimum la charge de l'exigence réglementaire en matière de déclaration d'informations, le contrôle de l'application de la directive révisée relative à l'exécution transfrontière des sanctions s'appuiera autant que possible sur les infrastructures et les canaux de communication de données existants et sur la recherche automatisée des données. En ce qui concerne les usagers de la route qui sont des entreprises et des citoyens, la proposition devrait permettre de réduire les coûts des interactions avec les administrations publiques.

- **Choix de l'instrument**

La présente proposition rationalise les obligations qui incombent aux autorités des États membres concernant l'échange transfrontière d'informations sur les infractions en matière de sécurité routière et renforce leur harmonisation. Dans le même temps, elle a pour objectif de donner aux États membres la flexibilité nécessaire pour qu'il soit tenu compte des spécificités nationales (comme la possibilité de définir des entités essentielles ou importantes supplémentaires ou des procédures allant au-delà des mesures proposées). Eu égard à ce qui précède et compte tenu du fait qu'il consiste en une série de modifications de l'actuelle directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, le futur instrument juridique devrait, par conséquent, prendre la forme d'une directive, qui permettrait une harmonisation ciblée ainsi qu'un certain degré de flexibilité pour les autorités compétentes. La directive modifiée conservant sa structure actuelle et sa substance n'étant en rien affectée, une refonte n'est pas nécessaire.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

En 2016, la Commission a procédé à une évaluation de l'application de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions par les États membres[36]. Elle a évalué sa pertinence, la valeur ajoutée de l'intervention de l'Union, sa cohérence, son efficacité et son efficience. La Commission a ensuite présenté un rapport d'exécution au Parlement européen et au Conseil[37].

Les conclusions de l'évaluation sont les suivantes:

1. le champ d'application de la directive a été considéré comme adéquat, car il couvre les infractions routières les plus importantes, c'est-à-dire les cas dans lesquels il n'y a pas besoin d'arrêter le véhicule pour détecter l'infraction. L'évaluation a également permis de conclure qu'il pourrait être utile d'envisager d'inclure dans le champ d'application de la directive d'autres infractions en matière de sécurité routière qui compromettent celle-ci et pour lesquelles un appareil de détection automatique est de plus en plus souvent utilisé (par exemple, non-respect d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède, dépassement dangereux et stationnement dangereux);
2. le système d'information électronique utilisé pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules (Eucaris) a permis d'échanger des données relatives à l'immatriculation des véhicules de manière efficace, rapide, sécurisée et confidentielle et n'entraîne pas de charge administrative inutile. Cependant, le système n'a pas été pleinement exploité. En 2015, environ la moitié des infractions routières constatées qui ont été commises par des non-résidents n'ont pas fait l'objet d'une enquête;
3. il n'a pas été possible d'établir une corrélation nette entre la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions et le respect par les usagers de la route non-résidents des règles de circulation routière en vigueur, ni de démontrer clairement l'incidence positive de la directive sur la sécurité routière;

[36] SWD (2016) 355 final; l'évaluation a été étayée par une étude réalisée par des consultants externes – Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

[37] COM(2016) 744 final.

4. en ce qui concerne la cohérence externe, l'évaluation a permis de conclure que la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, en ce sens qu'elle complète d'autres instruments, tels que la directive «permis de conduire», a contribué à rendre plus cohérent le cadre juridique de l'Union en matière de sécurité routière. Il est ressorti de l'analyse de la cohérence interne que les deux objectifs spécifiques de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions (à savoir, faciliter l'exécution des règles en matière de circulation routière au moyen de l'échange transfrontière des données relatives à l'immatriculation des véhicules et sensibiliser les citoyens aux règles en matière de circulation routière en vigueur) se complètent pleinement;

5. le potentiel de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions en matière d'amélioration de la sécurité routière pourrait être davantage exploité. Environ la moitié des infractions routières constatées qui ont été commises par des non-résidents n'a pas été sanctionnée de manière effective. Cela s'explique par un manque d'assistance mutuelle et de coopération entre les États membres dans le cadre des enquêtes relatives aux infractions routières après l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules, ou par le fait que la plupart des décisions rendues par les États membres en cas de non-paiement d'une sanction pécuniaire pour ces infractions ne relevaient pas de la décision-cadre 2005/214/JHA du Conseil. Les procédures qui s'appliquent dans les affaires transfrontières de non-paiement d'une sanction pécuniaire se sont avérées inadaptées à la situation dans laquelle des millions d'infractions routières couvertes par la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions auraient dû être détectées chaque année.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La Commission a fait appel à un consortium composé des entreprises Ecorys, Wavestone et Grimaldi pour étayer l'analyse d'impact de la révision de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions[38]. Le contractant s'est adressé directement aux parties prenantes concernées par la directive par l'intermédiaire d'enquêtes et d'ateliers ciblés. Un large éventail d'experts a été consulté non seulement dans le domaine des transports, mais également dans d'autres domaines d'action, tels que la coopération policière et judiciaire. Le contractant a également procédé à une analyse juridique 1) des procédures d'assistance mutuelle et de reconnaissance dans le cadre des enquêtes transfrontières relatives aux infractions routières; 2) de l'utilisation d'Eucaris; 3) de l'exécution transfrontière de la déchéance du droit de conduire; 4) de la base juridique appropriée en vue d'une éventuelle extension du champ d'application de la directive révisée à d'autres infractions routières, notamment les violations des règles d'accès des véhicules aux zones urbaines; 5) des règles applicables en matière de protection des données à caractère personnel; 6) de certaines sanctions, telles que la confiscation/immobilisation des véhicules et l'obligation de déposer une caution, c'est-à-dire la pratique consistant à fournir une garantie offrant une sécurité pour le remboursement d'une sanction pécuniaire infligée pour une infraction routière. Par ailleurs, dans le cadre de la révision de la directive, une analyse technique a été effectuée en ce qui concerne la numérisation des systèmes judiciaires de l'Union et les solutions numériques/informatiques adéquates.

[38] «Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences», consortium ECORYS (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

- **Consultation des parties prenantes**

Les consultations avaient pour objectif de valider, auprès des parties prenantes, l'approche de la Commission par rapport aux questions à l'étude et notamment de recueillir leurs points de vue sur les projets de mesures. Les consultations ont également permis de collecter des données probantes sur les coûts et les avantages escomptés des différents projets de mesures. Elles ont contribué à repérer des lacunes dans la logique d'intervention ou des domaines nécessitant une attention accrue. La consultation publique sur l'analyse d'impact initiale, les consultations ciblées et la consultation publique ouverte avaient pour but de recueillir des informations et des points de vue sur les éléments suivants de l'analyse d'impact: 1) la définition du problème, notamment des différentes sources de problèmes et des objectifs stratégiques; 2) le champ d'application de la révision; 3) les mesures et options politiques éventuelles et leurs incidences probables, notamment sur la subsidiarité et la dimension de l'Union; 4) les possibilités d'améliorer l'efficience (en particulier, réduction des coûts réglementaires) et d'introduire des mesures de simplification.

Un large éventail de parties prenantes a été consulté, notamment 1) les pouvoirs publics centraux (ministères des transports, ministères de l'intérieur et de la justice, agences étatiques décentralisées); 2) les pouvoirs publics locaux (municipalités et leurs réseaux, par exemple POLIS et Eurocities); 3) les instituts de recherche et les ONG de promotion de la sécurité routière (par exemple, institut VIAS, ETSC, FERSI/SWOV); 4) les organisations de réseaux de police (par exemple, Roadpol); 5) les organisations d'usagers de la route, les associations d'entreprises et de transport routier (par exemple, ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

- **Analyse d'impact**

Comme indiqué dans l'analyse d'impact initiale[39], les impacts suivants de la présente initiative ont été analysés: 1) impacts économiques – *sur les administrations publiques, le secteur privé (par exemple, les sociétés de crédit-bail), les PME, les usagers de la route, le fonctionnement du marché intérieur et la concurrence*; 2) impacts sociaux – *sur la sécurité routière et la protection des droits fondamentaux*; 3) impacts environnementaux – *sur la conformité avec les règles de circulation routière en vigueur, notamment les limitations de vitesse applicables*. Le scénario de référence (statu quo), par rapport auquel les impacts de chacune des options stratégiques recensées ont été évaluées, se fonde sur le scénario de référence de l'Union (REF2020) comme point de départ de l'évaluation, qui tient compte de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le secteur des transports.

La proposition de modification de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions s'accompagne d'un rapport d'analyse d'impact, dont un projet a été soumis au comité d'examen de la réglementation le 22 juin 2022. Le comité a rendu un avis positif assorti de réserves le 22 juillet 2022[40]. Le rapport d'analyse d'impact a été adapté en conséquence pour tenir compte non seulement des réserves, mais aussi de commentaires plus détaillés du comité. Il inclut à la section 5 une description détaillée des options stratégiques, tandis qu'une analyse complète des incidences de toutes les options est présentée à la section 6. Les options analysées peuvent être synthétisées comme suit:

1. Option nº 1: cette option de base contient 11 (des 16) mesures stratégiques retenues, qui sont communes à l'ensemble des options stratégiques. Le champ d'application de

[39] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_fr.

[40] RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions serait étendu à d'autres infractions en matière de sécurité routière pouvant être détectées à distance grâce à un appareil de détection automatique, par exemple: *non-respect d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède, dépassement dangereux, stationnement dangereux, franchissement d'une ou de plusieurs lignes blanches, circulation en sens interdit, non-respect des règles relatives à la libération et à l'utilisation d'un couloir de secours et utilisation d'un véhicule en surcharge*. L'efficacité de la directive existante s'en trouverait renforcée grâce à l'amélioration de l'échange d'informations et à la prise en considération des questions relatives à la protection, au cours de la phase d'enquête, des droits fondamentaux des contrevenants non-résidents, notamment la protection des données à caractère personnel. Tous les groupes de parties prenantes y sont favorables. Au titre de cette option, les informations sur le précédent détenteur/utilisateur du véhicule, qui sont consignées dans les registres nationaux d'immatriculation, devraient être conservées pendant un certain temps et échangées, si elles sont disponibles. Dans le cas d'une location en crédit-bail (ou d'une location de longue durée), les informations sur l'utilisateur réel du véhicule seraient échangées si elles sont disponibles dans le registre national d'immatriculation. Le cas échéant, les services répressifs seraient autorisés à accéder non seulement aux registres d'immatriculation, mais aussi à d'autres registres tels que les registres nationaux des permis de conduire, de préférence au moyen d'un système électronique unique, pour identifier la personne responsable d'une infraction en matière de sécurité routière.

2. Options nº 2 et 2A: ces options incluent tous les éléments de l'option stratégique nº 1 et prévoient, en outre, la mise en œuvre de procédures d'enquête transfrontières de suivi sur mesure, avec notamment un portail informatique spécifique[41] pour la communication entre les autorités et les organisations gouvernementales, et entre celles-ci et les entreprises et les citoyens, et une ou plusieurs plateformes, de préférence décentralisée(s)[42], pour interconnecter les registres nationaux et les services informatiques dorsaux dans le cadre de l'échange transfrontière d'informations au moyen de points de contact désignés. La possibilité d'appliquer l'obligation qui incombe au propriétaire/détenteur du véhicule de coopérer avec les autorités pour identifier la personne responsable, conformément à la législation nationale de l'État membre concerné, qui est envisagée dans l'option stratégique nº 2A, simplifierait les procédures d'enquête transfrontières et devrait permettre d'accroître le taux d'enquêtes menées à bon terme dans les États membres qui appliquent des régimes de responsabilité juridique des conducteurs. Certains États

[41] Le portail devrait servir de point de contact unique ou de point d'accès électronique européen unique pour l'exécution transfrontière des règles en matière de sécurité routière.

[42] S'agissant d'un système décentralisé, l'entité chargée de la gestion opérationnelle des composants du système ne sera pas amenée à stocker ou à traiter des données. Selon qu'un point d'accès au système est exploité par une institution, un organe ou un organisme de l'Union, ou au niveau national/international, et selon le type d'autorité nationale qui traite les données à caractère personnel et en fonction de la finalité poursuivie, soit le règlement (UE) 2018/1725 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 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39); soit le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1); soit la directive (UE) 2016/680 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 (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89) s'appliquera.

membres utilisent déjà cette approche, par exemple au titre de l'accord CBE du Forum de Salzbourg[43].

3. Options stratégiques nº 3 et 3A: ces options, qui se fondent sur l'option stratégique nº 2, prévoiraient également des procédures de suivi sur mesure aux fins de la reconnaissance mutuelle des décisions (finales) imposant des sanctions pécuniaires pour des infractions relevant du champ d'application de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions. L'option stratégique nº 3 prévoit, par ailleurs, des normes et des garanties procédurales spécifiques à respecter lorsque des sanctions pécuniaires sont appliquées à l'étranger. L'option stratégique nº 3A est une version étendue de l'option stratégique nº 3. Selon cette option, les motifs de refus de reconnaissance et d'exécution de la décision imposant une sanction pécuniaire rendue par un autre État membre, conformément à l'article 7 de la décision-cadre 2015/214/JAI, seraient réduits.

Dans l'ensemble, il ressort de l'analyse de l'efficacité des mesures proposées que le total des bénéfices, qui varie, en fonction de l'option stratégique choisie, entre 1 259,2 millions d'EUR et 3 850,6 millions d'EUR, est sensiblement supérieur au total des coûts, qui oscille entre 72,8 millions d'EUR et 150 millions d'EUR, aux prix de 2020. Tandis que l'amélioration des procédures d'enquête par les autorités des États membres génère la majeure partie des coûts (envoi des lettres de notification/des avis de sanction par lettre recommandée, volet par ailleurs étroitement lié à la protection des droits fondamentaux), le principal avantage réside dans la valeur des vies sauvées [c'est-à-dire que les impacts sociaux (quantifiés) prévalent de façon positive sur les impacts économiques].

L'analyse d'impact permet de conclure que l'option stratégique nº 2A constitue la meilleure option. Cette option permettrait d'atteindre les objectifs stratégiques fixés, générerait des avantages nets élevés, est cohérente d'un point de vue interne et proportionnée par rapport aux objectifs de l'initiative, tient compte des règles et des procédures des États membres et, de manière générale, est la meilleure du point de vue de la faisabilité politique et juridique. Par ailleurs, l'option stratégique nº 2A peut considérablement faciliter les procédures d'enquête transfrontières (et, par conséquent, l'exécution transfrontière des sanctions pécuniaires), ce qui permettrait de compenser les éventuels problèmes en matière de cohérence externe. Cette option stratégique fera progresser les limites législatives de l'Union avec une ambition modérée, de manière à introduire un régime de responsabilité juridique généralement acceptable et très efficace applicable aux infractions en matière de sécurité routière.

Les principaux impacts sociétaux de l'option stratégique nº 2A, c'est-à-dire l'option privilégiée, découlent de l'effet dissuasif de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions et d'une meilleure exécution des règles relatives à la sécurité routière. Ils ont été évalués en termes d'impacts sur la sécurité routière (notamment du point de vue du nombre de vies sauvées et de blessés évités). On estime que, grâce à l'option stratégique nº 2A, 384 vies pourraient être sauvées et 21 789 cas de blessures pourraient être évités au cours de la période 2025-2050, par rapport au scénario de référence. Sur le plan monétaire, la réduction des coûts externes des accidents est évaluée à quelque 2,8 milliards d'EUR (en valeur actuelle) au cours de la période 2025-2050, par rapport au scénario de référence. Par ailleurs, les sociétés de crédit-bail peuvent espérer réaliser des économies annuelles à hauteur de

[43] L'accord multilatéral CBE du Forum de Salzbourg a été signé par la Bulgarie, la Croatie, la Hongrie et l'Autriche le 11 octobre 2012. Il fait fond sur le cadre établi par la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions et prévoit une coopération dans le cadre des enquêtes transfrontières relatives aux infractions routières (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

7 millions d'EUR environ (en valeur actuelle), par rapport au scénario de référence au cours de la période d'évaluation 2025-2050, étant donné que la charge administrative qui pèse sur elles sera allégée lorsqu'il sera possible d'obtenir l'identité du détenteur du véhicule (le preneur) directement à partir des données relatives à l'immatriculation des véhicules.

L'option stratégique nº 2A devrait, par ailleurs, permettre d'accroître la part des infractions ayant fait l'objet d'une enquête menée à bien même si elle devrait engendrer des coûts d'exécution plus élevés compte tenu du plus grand nombre d'avis de sanction délivrés. Les coûts d'exécution supplémentaires qui incomberont aux autorités des États membres sont estimés à 136,8 millions d'EUR (en valeur actuelle) par rapport au scénario de référence au cours de la période 2025-2050. Ces coûts incluent des frais d'adaptation ponctuels à hauteur de 4,6 millions d'EUR pour les administrations des États membres (par exemple, pour les systèmes informatiques). Des recettes additionnelles provenant du paiement des sanctions pécuniaires devraient compenser ces coûts supplémentaires relativement bas, bien que de tels impacts n'aient pas pu être évalués. Par ailleurs, les coûts d'adaptation qui seront supportés par la Commission européenne (principalement pour actualiser le portail d'information) sont évalués à 1,5 million d'EUR (en valeur actuelle) par rapport au scénario de référence au cours de la période 2025-2050.

L'impact de l'option privilégiée sur l'environnement devrait être légèrement positif. La fin de l'impunité dont jouissent les contrevenants non-résidents devrait inciter ces derniers à adopter un comportement plus respectueux de la loi, ce qui, lorsqu'il s'agit d'excès de vitesse (qui représentent la grande majorité des infractions commises avec des véhicules étrangers), se traduit par une diminution de la vitesse moyenne, ainsi que, par ricochet, de la consommation de carburant et, par conséquent, des émissions de polluants et de CO_2. Au fil du temps, à mesure que la part des véhicules du parc automobile à émission nulle et à faibles émissions augmentera, l'amélioration en termes d'impact environnemental due à une diminution de la vitesse moyenne devrait diminuer de manière significative. Dans l'ensemble, les impacts positifs sur l'environnement ne devraient pas être significatifs, mais, en même temps, aucun dommage ne devrait être causé à l'environnement.

L'initiative contribue directement à l'objectif de développement durable nº 11 des Nations unies *«Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables»* et, en particulier, à la cible 11.2 *«D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées»*[44]. En améliorant les enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière commises avec des véhicules immatriculés à l'étranger, l'effet dissuasif de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions sera renforcé. De ce fait, les routes dans l'Union devraient devenir plus sûres pour tous les usagers. L'application de la législation relative aux comportements à risque est un élément clé de l'approche pour un «système sûr» et un principe fondamental de la «déclaration de Stockholm sur la sécurité routière» des Nations unies (2020)[45].

[44] https://sdgs.un.org/fr/goals/goal11.

[45] https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-french.pdf.

- **Adéquation de la réglementation et simplification**

Dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT)[46], la présente proposition vise à réduire les coûts d'exécution que les enquêtes transfrontières relatives aux infractions en matière de sécurité routière représentent pour les autorités des États membres. Les mesures proposées devraient permettre de réduire, pour chaque infraction, la durée de l'enquête et les coûts y afférents en 1) améliorant l'échange d'informations entre les autorités, notamment l'accès aux registres et leur contenu; 2) créant un mécanisme d'enquête transfrontière sur mesure afin de mieux établir qui est personnellement responsable de l'infraction, y compris une obligation de coopérer avec les services répressifs aux fins de l'identification du contrevenant réel, lorsque cela est possible. La proposition devrait rendre la procédure moins complexe pour les usagers de la route grâce à une amélioration du contenu des lettres de notification/des avis de sanction et des documents de suivi communiqués aux contrevenants (meilleure protection des droits fondamentaux). Par ailleurs, une réduction des coûts administratifs incombant aux sociétés de crédit-bail et aux sociétés de location est escomptée, étant donné que l'échange transfrontière d'informations sur l'utilisateur réel du véhicule (le preneur) sera autorisé.

L'initiative englobe le principe du «numérique par défaut»[47], car elle favorise la transformation numérique, dans la mesure du possible. Par exemple, elle propose des procédures de suivi numérisées liées à l'exécution transfrontière de sanctions pour les infractions couvertes par la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, notamment l'introduction de formulaires numériques types traduits dans l'ensemble des langues officielles de l'Union, ce qui simplifierait leur échange.

- **Application du principe «un ajout, un retrait»**

Le principe «un ajout, un retrait» consiste à *compenser toute nouvelle charge pour les citoyens et les entreprises résultant des propositions de la Commission en supprimant une charge existante équivalente dans le même domaine d'action*. Comme il est exposé au paragraphe ci-dessus, la présente proposition devrait entraîner une réduction des coûts administratifs pour le secteur privé (sociétés de crédit-bail et sociétés de location de voitures) à hauteur de 0,435 million d'EUR en 2030 et de 0,275 million d'EUR en 2050, par rapport au scénario de référence. La réduction des coûts administratifs par entreprise est évaluée à environ 202 EUR en 2030 et à 128 EUR en 2050. En valeur actuelle, la réduction des coûts administratifs est estimée à environ 7 millions d'EUR au total entre 2025 et 2050.

- **Droits fondamentaux**

L'un des objectifs spécifiques de la présente proposition consiste à améliorer la protection des droits fondamentaux des conducteurs non-résidents. Une meilleure application résultant de l'échange transfrontière d'informations sur les infractions en matière de sécurité routière garantira l'égalité de traitement entre les conducteurs résidents et non-résidents et le bon exercice du droit à un recours effectif et à un procès équitable, de la présomption d'innocence et des droits de la défense. Cet objectif devrait être atteint en 1) permettant la vérification de l'authenticité des lettres de notification et des documents de suivi; 2) fixant des délais harmonisés pour l'envoi des lettres de notification et des documents de suivi; 3) établissant des exigences minimales obligatoires concernant le partage des informations avec les personnes présumées responsables; 4) garantissant un régime linguistique cohérent jusqu'au

[46] Programme de travail de la Commission pour 2022, annexe II (initiatives REFIT), *«Un nouvel élan pour la démocratie européenne»*.

[47] COM(2021) 118.

stade du recours devant une juridiction; et 5) en veillant à ce que les citoyens reçoivent davantage d'informations dans les lettres de notification/les avis de sanction, par exemple concernant les procédures de recours applicables et les modes de paiement des amendes.

La présente proposition envisage également d'aligner la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions sur les nouvelles règles relatives à la protection des données à caractère personnel. Par conséquent, des garanties appropriées sont mises en place pour veiller à ce que la directive respecte pleinement les articles 7 et 8 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, ainsi que le cadre juridique applicable en matière de protection des données à caractère personnel. Le contrôleur européen de la protection des données (CEPD) sera consulté.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La mise en œuvre de la proposition nécessite la mise en place et la maintenance d'un nouveau système informatique. Ce système devrait connecter les réseaux existants de systèmes informatiques nationaux et des points d'accès interopérables, dont le fonctionnement relève de la responsabilité et de la gestion individuelles de chaque État membre, pour garantir un échange d'informations transfrontière sécurisé et fiable sur les infractions en matière de sécurité routière. La Commission définira les solutions informatiques appropriées dans des actes d'exécution, notamment la conception/l'architecture et les spécifications techniques d'un portail numérique spécifique et de systèmes électroniques [plateforme(s) d'interface] visant à interconnecter les systèmes nationaux d'échange d'informations, que les États membres peuvent choisir d'utiliser. Elle veillera à ce que le caractère interopérable de l'ensemble des solutions proposées fasse l'objet d'une évaluation sur la base des exigences énoncées à l'article 3 de la proposition législative pour une Europe interopérable. Les actes d'exécution devraient contenir les éléments suivants:

1. spécifications techniques définissant les méthodes de communication par voie électronique, notamment les protocoles de communication;
2. objectifs en matière de sécurité de l'information et mesures pertinentes garantissant des normes minimales de sécurité de l'information et un niveau élevé de cybersécurité pour le traitement et la communication des informations;
3. objectifs minimaux en matière de disponibilité et exigences techniques connexes concernant les services fournis.

Les coûts ponctuels en 2025 et les coûts d'adaptation récurrents de la Commission jusqu'en 2050, qui sont principalement liés à la création d'un système informatique destiné à faciliter les interactions entre les autorités et les organisations gouvernementales et entre celles-ci et les personnes physiques et morales dans le cadre des procédures administratives et pénales transfrontières, sont évalués à 1,531 million d'EUR. Les coûts incombant aux États membres sont relativement limités. Il est prévu que les États membres prennent ces coûts en charge dans leurs budgets nationaux; ils peuvent également solliciter un soutien financier de l'Union au titre des programmes de financement applicables, tels que le programme «Justice»[48] et les instruments de la politique de cohésion.

[48] https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_en.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre, programme de suivi, d'évaluation et de surveillance et réexamen ciblé**

Les instruments de suivi existants continuent d'être utilisés pour évaluer, au fil du temps, la part des infractions en matière de sécurité routière qui ont fait l'objet d'enquêtes menées à bien. L'obligation de rapport couvre le nombre de demandes sortantes/émises automatisées introduites par l'État membre dans lequel l'infraction a été commise auprès 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. Par ailleurs, des indicateurs quantitatifs supplémentaires doivent être fournis par les États membres, par exemple concernant les infractions en matière de sécurité routière qui sont détectées automatiquement ou sans avoir identifié la personne responsable sur place et qui sont commises avec des véhicules immatriculés dans un État membre autre que l'État membre où l'infraction a eu lieu, ou concernant le nombre de sanctions pécuniaires payées volontairement par des non-résidents

La nouvelle période de déclaration pour les États membres est portée de deux ans actuellement à quatre ans, afin de l'aligner sur le calendrier d'évaluation de la Commission et de réduire la charge administrative pesant sur les autorités nationales. La Commission communiquera aux États membres le contenu des rapports qui lui auront été transmis une fois que ces derniers auront été évalués. La (les) plateforme(s) informatique(s) a (ont) pour objectif de faciliter la compilation automatique de données selon des fonctionnalités spécifiques en matière de déclaration. La Commission contrôlera la mise en œuvre et l'effectivité de l'application de la présente initiative au moyen d'un certain nombre d'actions et d'un ensemble d'indicateurs clés de performance (ICP) permettant de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs opérationnels. Cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la législation proposée, les services de la Commission procéderont à une évaluation pour vérifier dans quelle mesure les objectifs de l'initiative ont été atteints.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

La proposition de révision de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions s'articule autour des trois objectifs stratégiques principaux énoncés au chapitre 1 du présent exposé des motifs, qui sont interdépendants et ont pour objectif d'améliorer la sécurité routière dans l'Union. Les principales dispositions qui modifient la directive de manière substantielle ou qui lui ajoutent de nouveaux éléments sont les suivantes:

L'article 1er, paragraphe 1, modifie l'article 2 de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions en étendant le champ d'application de la directive à d'autres infractions en matière de sécurité routière, à savoir: 1) le non-respect d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède; 2) le dépassement dangereux; 3) le stationnement dangereux; 4) le franchissement d'une ou de plusieurs lignes blanches continues; 5) la circulation en sens interdit; 6) le non-respect des règles relatives à la libération et à l'utilisation d'un couloir de secours; et 7) l'utilisation d'un véhicule en surcharge. Par ailleurs, il clarifie la relation entre la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions et le cadre juridique existant de l'Union concernant certains droits et obligations des États membres, tels que la directive 2014/41/UE, la convention relative à l'entraide judiciaire en matière pénale entre les États membres de l'Union européenne, la décision-cadre 2005/214/JHA du Conseil et la législation relative aux droits des suspects et des accusés.

L'article 1er, paragraphe 2, modifie l'article 3 de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions en clarifiant les définitions existantes et en ajoutant les définitions des infractions en matière de sécurité routière nouvellement incluses.

L'article 1er, paragraphe 3, insère un nouvel article 3 *bis* sur les responsabilités et les compétences des points de contact nationaux. Les points de contact nationaux des États membres sont tenus de coopérer avec les autres autorités prenant part à l'enquête relative aux infractions en matière de sécurité routière qui relèvent du champ d'application de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, indépendamment de la nature de l'infraction ou du statut juridique de l'autorité. Ainsi, les États membres sont encouragés à échanger les informations en application de la directive au moyen d'un système unique.

L'article 1er, paragraphe 4, remplace l'article 4 de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions. Il dispose que les données relatives à l'immatriculation des véhicules devraient être échangées au moyen d'un système électronique unique, le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris), afin d'assurer l'échange rapide, sécurisé, fiable et sans coûts excessifs de certaines données relatives à l'immatriculation des véhicules entre États membres. Il prévoit également que les États membres sont autorisés à effectuer des recherches automatisées dans les registres des véhicules conformément aux procédures existantes, notamment à utiliser l'application logicielle, jusqu'à ce qu'un acte d'exécution définissant les modalités de ces recherches soit adopté par la Commission. Les États membres sont également tenus de mettre à disposition certaines données relatives à l'immatriculation des véhicules et de les mettre à jour. Lorsqu'un véhicule a été loué en crédit-bail (ou fait l'objet d'une location de longue durée), les États membres sont autorisés à effectuer des recherches automatisées dans les registres des véhicules pour extraire les données sur les utilisateurs finaux des utilisateurs des véhicules, le cas échéant. Une période de conservation des données relatives à l'identité des anciens propriétaires, détenteurs et utilisateurs finaux des véhicules est prévue pour fournir aux autorités les informations pertinentes dont elles ont besoin dans le cadre des enquêtes relatives aux infractions.

L'article 1er, paragraphe 5, insère:

- un nouvel article 4 *bis* relatif aux procédures d'assistance mutuelle entre États membres dans le cadre des enquêtes transfrontières relatives aux infractions en matière de sécurité routière. Il dispose que les États membres sont tenus de se porter mutuellement assistance si, sur la base des résultats de la recherche automatisée effectuée, l'État membre dans lequel l'infraction a été commise ne peut identifier correctement la personne responsable d'une infraction en matière de sécurité routière. Les procédures d'assistance mutuelle seront numérisées en application d'un acte d'exécution. Les raisons pour lesquelles la fourniture d'une assistance mutuelle aux fins de l'identification de la personne responsable peut être refusée par l'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence sont également énumérées, notamment pour éviter de révéler l'identité des personnes protégées;
- un nouvel article 4 *ter* sur l'application de mesures nationales facilitant l'identification de la personne responsable. Il prévoit que les États membres sont autorisés à appliquer leurs mesures nationales aux non-résidents, en particulier l'obligation faite aux responsables présumés de coopérer avec leurs autorités pour identifier la personne responsable; et
- un nouvel article 4 *quater* sur l'utilisation d'autres bases de données dans le cadre des enquêtes relatives aux infractions en matière de sécurité publique. Il dispose que les autorités répressives des États membres sont autorisées à utiliser non seulement le registre des véhicules, mais aussi d'autres registres tels que les registres nationaux des permis de conduire ou les registres de la population, pour autant que cette utilisation soit explicitement autorisée par la législation de l'Union.

L'article 1er, paragraphe 6, remplace l'article 5 de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions. Il précise le contenu minimal de la lettre de notification, qui doit inclure, notamment, des informations sur l'infraction commise, les sanctions imposées, les procédures de recours, le paiement des sanctions pécuniaires – y compris des mesures d'allègement –, les règles applicables en matière de protection des données, et, le cas échéant, des informations sur l'entité qui a envoyé la lettre de notification et qui est habilitée par son État membre à collecter le montant des sanctions pécuniaires.

L'article 1er, paragraphe 7, insère:

- un nouvel article 5 *bis* relatif à la signification de la lettre de notification et des documents de suivi. Il précise le régime linguistique de la communication entre les personnes présumées responsables et les autorités des États membres, à appliquer jusqu'au stade du recours devant une juridiction, ainsi que des délais harmonisés concernant l'envoi de ces documents. S'il n'est pas possible de notifier les actes par envoi recommandé ou à l'aide de moyens électroniques de valeur égale, des procédures spécifiques d'assistance mutuelle pour la notification transfrontière des actes sont établies. Les procédures seront numérisées en application d'un acte d'exécution;
- un nouvel article 5 *ter* concernant les créances financières des entités privées ou publiques habilitées par les États membres à administrer les poursuites. Il dispose que les personnes présumées responsables ne sont pas tenues d'acquitter les frais judiciaires et administratifs liés à l'administration des sanctions, lorsque ces tâches sont externalisées auprès d'organismes de recouvrement. Néanmoins, les autorités des États membres sont autorisées à percevoir des frais administratifs proportionnés.

L'article 1er, paragraphe 8, remplace:

- l'article 6 de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions. Il porte la période de déclaration des États membres à quatre ans pour l'aligner sur le calendrier d'évaluation de la Commission. Les États membres sont tenus de fournir des indicateurs quantitatifs supplémentaires, par exemple en ce qui concerne les infractions en matière de sécurité routière qui sont commises avec des véhicules immatriculés dans un État membre autre que l'État membre où l'infraction a eu lieu, ou concernant le nombre de sanctions pécuniaires payées volontairement par des non-résidents. La Commission est tenue de communiquer aux États membres le contenu des rapports qui lui auront été transmis une fois que ces derniers auront été évalués;

  l'article 7 de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions. Les États membres sont tenus de s'informer mutuellement au sujet des incidents en matière de cybersécurité liés aux données stockées à l'aide de solutions en nuage;
- l'article 8 de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions. Il impose à la Commission d'établir un portail informatique spécifique visant à faciliter l'échange d'informations entre les points de contact nationaux, les autres autorités concernées des États membres, et les usagers de la route, par exemple en ce qui concerne les règles de la circulation routière en vigueur dans les États membres, les procédures de recours et les sanctions appliquées. Par ailleurs, le portail facilitera la vérification de l'authenticité des lettres de notification et des documents de suivi. Les informations échangées peuvent inclure des données relatives à l'immatriculation des véhicules ainsi que des données sur les personnes présumées responsables ou les personnes responsables d'infractions en matière de sécurité routière.

L'article 1er, paragraphe 9, insère un nouvel article 8 *bis* sur le soutien financier visant à promouvoir la coopération transfrontière dans le cadre de l'application dans l'Union des règles en matière de sécurité routière. Une base juridique est établie pour le financement par l'Union d'activités visant à l'échange des bonnes pratiques en matière d'exécution, à l'application de méthodes et de techniques d'exécution intelligentes dans les États membres, au renforcement des compétences des autorités répressives et à l'organisation de campagnes de sensibilisation.

L'article 1er, paragraphe 10, remplace l'article 9 de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, en autorisant la Commission à adopter des actes délégués pour actualiser la nouvelle annexe à la lumière des progrès techniques.

L'article 1er, paragraphe 11, insère un nouvel article 10 *bis* concernant la création d'un comité conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.

L'article 1er, paragraphe 12, remplace l'article 11 de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions. Il impose à la Commission de présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application de la présente directive.

L'article 1er, paragraphe 13, remplace l'annexe I de la directive (UE) 2015/413 par l'annexe de la directive modifiée.

L'article 1er, paragraphe 14, abroge l'annexe II de la directive (UE) 2015/413.

L'article 2 précise le délai de transposition de la directive modifiée par les États membres.

L'article 3 précise la date d'entrée en vigueur de la directive modifiée, à savoir le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'article 4 précise que les États membres sont destinataires de la directive modifiée.

2023/0052 (COD)

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

(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, point c),

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[1],

vu l'avis du Comité des régions[2],

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.

(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.

[1] JO C du , p. .
[2] JO C du , p. .

(3) Dans son cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030[3], 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»[4], a annoncé son intention de réviser la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil[5].

(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.

(5) Les infractions en matière de sécurité routière sont qualifiées d'infractions administratives ou d'infractions 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. 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[6] du Conseil, la directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil[7] 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[8]. 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

---

3 SWD(2019) 283 final.

4 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.

5 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).

6 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).

7 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).

8 JO C 197 du 12.7.2000, p. 3.

poursuivies, consacrées par les directives 2010/64/UE[9], 2012/13/UE[10], 2013/48/UE[11], (UE) 2016/343[12], (UE) 2016/800[13] et (UE) 2016/1919[14] du Parlement européen et du Conseil.

(6) Les responsabilités et les compétences des points de contact nationaux devraient être définies afin de garantir que ceux-ci coopèrent de façon harmonieuse avec les autres 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 et répondre à leurs demandes dans un délai raisonnable, indépendamment de la nature de l'infraction ou du statut juridique de l'autorité, et en particulier de la compétence nationale, infranationale ou locale de l'autorité.

(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 inexactes. 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) L'État membre de l'infraction devrait également être autorisé à effectuer des recherches 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.

(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 recherche automatisée de données relatives à l'immatriculation des véhicules au titre de la directive (UE) 2015/413 ne devrait être effectuée que par l'intermédiaire de l'application informatique du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) et

---

[9] 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).

[10] 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).

[11] 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).

[12] 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.).

[13] 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).

[14] 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).

des versions modifiées de cette application. Une telle application 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 devraient empêcher l'échange d'informations par d'autres moyens, qui auraient un moins bon rapport coût-efficacité et pourraient ne pas garantir la protection des données transmises.

(10) Afin d'assurer des conditions uniformes pour les recherches à effectuer par les États membres, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes d'exécution établissant des procédures à cet effet. 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 responsable 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 responsable. À cette fin, il convient de mettre en place une procédure d'assistance mutuelle visant à identifier la personne responsable, soit au moyen d'une demande de confirmation, sur la base d'informations déjà détenues par l'État membre de l'infraction, soit au moyen d'une demande d'enquête ciblée à mener par les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence.

(12) L'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence devrait fournir, dans un délai raisonnable, les informations complémentaires demandées par l'État membre de l'infraction et qui sont nécessaires pour identifier la personne responsable. S'il n'est pas possible de recueillir ou de fournir les informations, ou s'il n'est pas possible de le faire sans retard injustifié, il convient d'en expliquer clairement les raisons et de réduire autant que possible le retard.

(13) Les motifs pour lesquels l'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence peut refuser la fourniture d'une assistance mutuelle aux fins de l'identification de la personne responsable 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 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 responsable. 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 définition de ce qui constitue une lettre de notification sur les infractions en matière de sécurité routière et son contenu diffère actuellement d'un État membre à l'autre, à tel point que les droits fondamentaux et procéduraux des personnes impliquées dans les poursuites engagées par l'État membre de l'infraction peuvent ne pas être suffisamment respectés. C'est le cas, en particulier, lorsque des «lettres de pré-notification» ne respectant pas les normes linguistiques et d'information requises par la directive (UE) 2015/413 sont adressées. Les personnes concernées par ces pratiques ne connaissent généralement pas le système juridique de l'État membre de l'infraction et ne parlent pas sa ou ses langues officielles, raisons pour lesquelles leurs droits procéduraux et fondamentaux devraient être mieux protégés. Pour atteindre cet objectif, il convient d'établir des exigences minimales obligatoires concernant le contenu de la lettre de notification, 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, la lettre de notification 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, dans une langue que la personne concernée comprend. Une description des procédures *in absentia* devrait également être fournie, le cas échéant, étant donné que la personne présumée responsable peut ne pas envisager de retourner dans l'État membre d'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 la lettre de notification devrait être le premier document reçu par le propriétaire, le détenteur ou l'utilisateur final du véhicule ou toute autre personne présumée responsable, celle-ci devrait contenir les informations visées à l'article 13 de la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil[15], 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[16]. Ces informations devraient être fournies dans la lettre de notification soit directement, soit par une référence au lieu où elles sont mises à disposition.

(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

[15] 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).

[16] 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 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).

commission d'une infraction en matière de sécurité routière, la lettre de notification ne devrait contenir que certains éléments essentiels et être adressée directement à la personne concernée dans le cadre des procédures de contrôle routier.

(19) Afin de garantir que la personne présumée responsable est celle qui reçoit effectivement la lettre de notification 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 envoi recommandé ou par voie électronique de même valeur, l'État membre de l'infraction devrait être autorisé à confier à l'État membre d'enregistrement ou à 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.

(21) Tant la lettre de notification que les éventuels documents de suivi devraient être envoyés dans la langue du document d'immatriculation du véhicule ou, si ces informations ne sont pas disponibles ou si cela est nécessaire pour la protection des droits fondamentaux, dans la ou les langues officielles appropriées de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence. Toutefois, étant donné que certains États membres ont plusieurs langues officielles, cette obligation peut conduire à l'envoi de lettres de notification et d'autres communications de suivi dans une langue que le destinataire ne comprend pas. Afin de déterminer la langue appropriée de la lettre de notification, les États membres devraient indiquer à la Commission la langue qu'ils préfèrent, par subdivision territoriale si cela s'avère nécessaire. La Commission devrait publier les préférences linguistiques indiquées, sans préjudice de l'application de la directive 2010/64/UE, conformément à son article 1er, paragraphe 3.

(22) L'État membre de l'infraction devrait permettre à la personne présumée responsable d'une infraction en matière de sécurité routière de communiquer, jusqu'au stade du recours devant une juridiction, dans l'une des langues indiquées à la Commission par l'État membre d'immatriculation, l'État membre de résidence ou l'État membre de l'infraction ou, si la personne concernée ne connaît pas suffisamment ces langues, dans une langue qu'elle parle ou comprend, de manière à faciliter l'exercice de ses droits procéduraux.

(23) Un contrôle juridictionnel effectif devrait être prévu si les autorités 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) Afin de garantir une application transparente et proportionnée des sanctions pécuniaires appliquées pour les infraction en matière de sécurité routière, qui sont soumises au droit public, les personnes présumées responsables ne devraient pas être contraintes de payer les dépenses juridiques et administratives liées à l'administration des sanctions lorsque ces tâches sont confiées à des entités privées ou publiques. Néanmoins, les autorités des États membres devraient être autorisées à percevoir des frais administratifs proportionnés.

(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[17] 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.

(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[18] 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 responsable et transmettre la lettre de notification et les documents de suivi aux personnes présumées responsables 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 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 présumés responsables ou responsables d'une infraction en matière de sécurité routière 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[19], les États membres devraient veiller à s'informer mutuellement des incidents de cybersécurité liés à ces données.

---

[17] COM(2020) 262 final.

[18] 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) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

[19] 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

(31) Il convient de créer un portail en ligne (le «portail pour l'exécution transfrontière des sanctions») 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 et de permettre auxdits usagers de communiquer avec les autorités des États membres de manière efficace et sécurisée. Le portail devrait également faciliter la communication entre les autorités des États membres sur diverses questions liées aux enquêtes transfrontières sur les infractions en matière de sécurité routière, telles que la vérification de l'authenticité des lettres de notification et des documents de suivi afin d'éliminer le risque de fraude. Les données à caractère personnel échangées devraient être limitées à ce qui est nécessaire aux enquêtes transfrontières et à l'exécution des sanctions, en particulier le paiement de sanctions pécuniaires. Le portail pour l'exécution transfrontière des sanctions devrait être en mesure de se connecter à d'autres portails, réseaux, sites web ou plateformes pertinents afin de faciliter l'échange d'informations relatives à l'exécution des règles en matière de sécurité routière. La Commission devrait être le responsable du traitement du portail pour l'exécution transfrontière des sanctions, 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[20]. 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.

(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 recherches 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 responsable, le contenu des formulaires électroniques pour la demande d'assistance mutuelle aux fins de la signification de la lettre de notification et des documents de suivi et du certificat correspondant, ainsi que l'utilisation et la maintenance du portail pour l'exécution transfrontière des sanctions. 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

---

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, 27.12.2022).

[20] JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

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)[21]. Les compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[22].

(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 tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(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[23] et a rendu un avis le [JJ/MM/AAAA].

(38) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs[24], les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

(1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, les points suivants sont ajoutés:

«i) non-respect d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède;

---

21 COM(2022) 720 final.

22 Règlement (UE) nº 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).

23 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) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

24 JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

j) dépassement dangereux;

k) stationnement dangereux;

l) franchissement d'une ou de plusieurs lignes blanches continues;

m) circulation en sens interdit;

n) non-respect des règles relatives à la libération et à l'utilisation d'un couloir de secours;

p) utilisation d'un véhicule en surcharge.»;

b) le paragraphe 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;

b) la directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil*;

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**;

d) les dispositions concernant les droits des suspects ou des personnes poursuivies fixées dans les directives 2010/64/UE***, 2012/13/UE****, 2013/48/UE*****, (UE) 2016/343******, (UE) 2016/800******* et (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil********.

____

* 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).

** JO C 197 du 12.7.2000, p. 3.

*** 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).

**** 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).

***** 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).

****** 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.).

******* 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).

******** 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).»;

(2) l'article 3 est modifié comme suit:

(a) le point j) est remplacé par le texte suivant:

«j) "circulation sur une voie interdite", le fait de circuler illicitement sur une partie d'une chaussée permanente qui existe déjà, ou temporaire, par exemple une voie réservée aux transports publics ou une voie temporairement fermée en raison d'encombrements ou de travaux, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;»;

(b) le point l) est remplacé par le texte suivant:

«l) "point de contact national", une autorité compétente désignée aux fins de la présente directive;»;

(c) les points (o) à (z) suivants sont ajoutés:

«o) "non-respect d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède", le fait de ne pas maintenir la distance nécessaire pour éviter une collision avec le véhicule qui précède celui conduit par le conducteur dans l'hypothèse d'un ralentissement ou d'un arrêt soudain du 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 dangereux dans l'État membre de l'infraction;

q) "stationnement dangereux", le stationnement d'un véhicule d'une manière qui enfreint les règles applicables en matière de stationnement dangereux dans l'État membre de l'infraction. Le non-paiement des frais de stationnement et les autres infractions similaires ne constituent pas des stationnements dangereux;

r) "franchissement d'une ou de plusieurs lignes blanches continues", un changement de voie au cours duquel un véhicule franchit illégalement au moins une ligne blanche 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", le non-respect des règles relatives à la libération et à l'utilisation pour les urgences uniquement d'une voie temporaire entre les véhicules, qui doit être dégagée par les conducteurs afin de laisser passer les véhicules des services d'urgence, tels que les véhicules de police, de secours ou

d'incendie, et de 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, tels qu'établis dans les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales transposant la directive 96/53/CE du Conseil*, 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) "lettre de notification", la première communication reçue par les personnes visées à l'article 5, paragraphe 1, deuxième alinéa, qu'il s'agisse d'une décision administrative ou judiciaire ou de tout autre document adressé par l'État membre de l'infraction ou par toute autre entité habilitée à cet effet en vertu de la législation de celui-ci, émise jusqu'au stade du recours devant une juridiction compétente et contenant au moins les informations visées à l'article 5, paragraphe 2;

w) "documents de suivi", les décisions administratives ou judiciaires ou tout autre document que l'État membre de l'infraction ou toute autre entité habilitée à cet effet en vertu de la législation de celui-ci émet à la suite de la lettre de notification en lien avec ladite lettre ou avec l'infraction en matière de sécurité routière en question, jusqu'au stade du recours devant une juridiction compétente;

x) "personne responsable", la personne 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;

y) "utilisateur final", toute personne physique qui n'est ni le propriétaire ni le détenteur du véhicule avec lequel l'une des infractions 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 habituelle des personnes visées à l'article 5, paragraphe 1, deuxième alinéa.

____

* 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).»;

(3) l'article 3 *bis* suivant est inséré:

«Article 3 bis

Points de contact nationaux

1. Aux fins de l'échange des informations visées dans la présente directive, chaque État membre désigne un point de contact national. 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 avec les autorités participant aux enquêtes relatives aux infractions en

matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, afin d'assurer, notamment, le partage en temps utile de toutes les informations nécessaires et le respect des délais visés à l'article 4 *bis*, paragraphe 5, et à l'article 5 *bis*, paragraphe 2.»;

(4) l'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Procédure pour l'échange d'informations entre les États membres

1. Pour les enquêtes relatives aux infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, les États membres autorisent les points de contact nationaux des autres États membres à accéder, en leur permettant d'y effectuer des recherches automatisées, aux données nationales suivantes relatives à l'immatriculation des véhicules:

(a) les données relatives aux véhicules;

(b) les données relatives aux propriétaires, aux détenteurs ou aux utilisateurs finaux des véhicules si elles sont disponibles.

Les éléments des données visées au premier alinéa, points a) et b), nécessaires pour effectuer une recherche, figurent en annexe.

Lorsqu'il effectue une recherche sous la forme d'une demande sortante, le point de contact national de l'État membre de l'infraction utilise un numéro d'immatriculation complet.

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

3. Les États membres conservent dans les registres nationaux des véhicules les éléments des données visés dans la section 2, partie IV, de l'annexe et, s'ils sont disponibles, dans la section 2, partie V, de celle-ci, pendant au moins 6 mois après toute modification de la propriété ou de l'utilisation du véhicule concerné.

4. Les États membres renvoient le message «Informations non divulguées» au lieu des éléments des données demandés dans les cas suivants:

(a) le véhicule a été mis à la casse;

(b) le numéro d'immatriculation complet du véhicule n'est pas renseigné dans la recherche effectuée sous la forme d'une demande sortante conformément au paragraphe 1;

(c) le numéro d'immatriculation complet du véhicule renseigné dans la recherche effectuée sous la forme d'une demande sortante conformément au paragraphe 1 n'est plus valide ou est incorrect.

Les États membres renvoient le message «Véhicule ou plaque d'immatriculation volé(e)» au lieu des éléments des données demandés lorsque le véhicule ou la plaque d'immatriculation sont enregistrés comme volés dans les registres nationaux des véhicules.

5. Pour les recherches automatisées dans les données relatives à l'immatriculation des véhicules, les États membres utilisent l'application informatique spécialement

conçue du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris), ainsi que les versions modifiées de ladite application.

Les États membres veillent à ce que les recherches automatisées dans les données relatives à l'immatriculation des véhicules soient sécurisées, rapides et fiables, qu'elles n'entraînent pas de coûts excessifs et qu'elles soient effectuées par des moyens interopérables au sein d'une structure décentralisée.

L'application informatique propose un mode d'échange en ligne en temps réel et un mode d'échange en ligne par lots, ce dernier permettant d'échanger en un seul message des demandes ou des réponses multiples. Les informations échangées par l'intermédiaire d'Eucaris sont transmises sous une forme cryptée.

6. La Commission adopte des actes d'exécution pour établir les procédures et les spécifications techniques, y compris les mesures de cybersécurité pour les recherches automatisées effectuées en application du présent article. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2.

7. Tant que ne s'appliquent pas les actes d'exécution visés au paragraphe 6 du présent article, les recherches visées au paragraphe 1 du présent article sont effectuées conformément aux procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI*, appliquées en liaison avec l'annexe de la présente directive.

8. Chaque État membre supporte ses propres coûts en ce qui concerne la gestion, l'utilisation et la maintenance de l'application informatique et de ses versions modifiées visées au paragraphe 5.

* 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).»;

(5) les articles 4 *bis*, 4 *ter* et 4 *quater* suivants sont insérés:

«Article 4 bis

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

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance lorsque, sur la base des résultats de la recherche automatisée effectuée conformément à l'article 4, paragraphe 1, l'État membre de l'infraction ne parvient pas à identifier la personne responsable avec le degré de certitude nécessaire requis par sa législation nationale pour engager ou mener les poursuites visées à l'article 5, paragraphe 1.

2. 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 émise que par une autorité administrative ou judiciaire, ou par l'autorité de police compétente dans l'affaire en question, conformément au droit national dudit État membre.

3. Lorsque l'État membre de l'infraction décide de demander une assistance mutuelle conformément au paragraphe 1, son point de contact national adresse une demande sous une forme électronique structurée, signée électroniquement, au point de contact national de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence.

Il peut être demandé à l'État membre d'immatriculation ou à l'État membre de résidence:

(a) de confirmer, sur la base des informations déjà en sa possession, qu'il peut être présumé avec un degré de certitude raisonnable que la personne enregistrée visuellement par l'appareil de détection de l'État membre de l'infraction est le propriétaire, le détenteur ou l'utilisateur final du véhicule, ou toute personne présumée responsable de l'une des infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1;

(b) de demander au propriétaire, au détenteur ou à l'utilisateur final du véhicule, ou à toute personne présumée responsable de l'une des infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, de fournir des informations sur l'identité de la personne responsable, conformément à son droit national.

4. Lorsque l'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence reçoit une demande conformément au paragraphe 3, il recueille les informations demandées, à moins qu'il ne décide d'invoquer l'un des motifs de refus énumérés au paragraphe 7, ou qu'il ne soit pas possible de recueillir les informations demandées. L'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence, par l'intermédiaire de son point de contact national, transmet au point de contact national de l'État membre de l'infraction, dans les meilleurs délais et sous une forme électronique, les informations demandées.

Dans le cas visé au paragraphe 3, deuxième alinéa, point b), l'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence demande les informations conformément aux procédures nationales applicables de la même manière que si la mesure d'enquête concernée avait été ordonnée par ses propres autorités, à moins qu'il ne décide d'invoquer l'un des motifs de refus énumérés au paragraphe 7.

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

5. Les États membres veillent à fournir les informations demandées dans les meilleurs délais à compter de la réception de la demande.

Lorsqu'il ne leur est pas possible de recueillir les informations dans les meilleurs délais à compter de la réception de la demande, le point de contact national de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence transmet ces informations à l'État membre de l'infraction dès que possible, en expliquant dûment les raisons de ce retard.

Lorsqu'il apparaît clairement que l'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence ne sera pas en mesure de recueillir tout ou partie des informations demandées, celui-ci adresse immédiatement à l'État membre de l'infraction une explication détaillée des causes d'une telle impossibilité.

6. Les États membres ayant reçu une demande peuvent appliquer une procédure de validation administrative ou judiciaire préalable dans le but de garantir que les informations demandées sont nécessaires et proportionnées aux fins de l'identification de la personne responsable, compte tenu notamment des droits des personnes présumées responsables.

7. Les États membres peuvent refuser de fournir les informations additionnelles 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 *ne bis in idem*;

(c) la fourniture des informations demandées nuirait aux intérêts nationaux essentiels en matière de sécurité, 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 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;

(f) lorsque l'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence applique la procédure de validation administrative ou judiciaire préalable visée au paragraphe 6, mais que la demande n'a pas été validée par l'État membre de l'infraction avant sa transmission et que, sur la base des circonstances du cas d'espèce, les informations demandées ne sont pas considérées comme nécessaires et proportionnées aux fins de l'identification de la personne responsable.

Les États membres décident dès que possible, en tout état de cause au plus tard dans les 15 jours suivant la réception de la demande, de l'opportunité d'invoquer un motif de refus. Les États membres qui décident d'appliquer un motif de refus en informent l'État membre de l'infraction par l'intermédiaire de leur point de contact national dans les meilleurs délais.

8. Les États membres veillent à ce que des voies de recours équivalentes à celles disponibles dans le cadre d'une procédure nationale similaire s'appliquent au cas visé au paragraphe 3, deuxième alinéa, point b).

9. Les points de contact nationaux de l'État membre de l'infraction, de l'État membre d'immatriculation et de l'État membre de résidence peuvent se consulter, par tout moyen approprié, en vue de faciliter la bonne application du présent article.

10. La demande visée au paragraphe 2 est communiquée dans la langue ou dans l'une des langues de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence notifiées à la Commission conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 8.

Les informations fournies en réponse à la demande sont communiquées dans la ou les langues de l'État membre de l'infraction notifiées à la Commission conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 8.

11. La Commission adopte des actes d'exécution pour préciser le contenu du formulaire électronique type de demande, les moyens de transmission des informations visées aux paragraphes 3 et 4, ainsi que les fonctionnalités et les spécifications techniques de l'application informatique d'échange de données, y compris les mesures de cybersécurité. Les applications informatiques 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.

Le formulaire électronique type de demande comprend les informations suivantes:

(a) la décision administrative ou judiciaire relative à la validation des informations demandées, visée au paragraphe 6, et des précisions sur l'autorité qui a pris la décision, le cas échéant;

(b) les éléments des données relatifs aux propriétaires, aux détenteurs ou aux utilisateurs finaux des véhicules obtenus en résultat de la recherche automatisée effectuée conformément à l'article 4, paragraphe 1;

(c) le cas échéant, l'enregistrement visuel de la personne responsable qui a été extrait de l'appareil de détection, notamment des radars de contrôle de la vitesse.

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

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 énumérées à l'article 2, paragraphe 1, en vertu de leur législation nationale, dans le but de parvenir à identifier correctement la personne responsable, telles que des mesures liées à l'obligation 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 présumées responsables d'avoir commis des infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, y compris des documents demandant à ces personnes de confirmer leur responsabilité;

(b) appliquer, dans toute la mesure du possible, les obligations qui sont imposées aux personnes présumées responsables et qui présentent une utilité pour identifier la personne responsable.

Article 4 quater

Utilisation d'autres bases de données

Les États membres peuvent, dans le seul but d'identifier la personne responsable, échanger des données ou accéder à des données à l'aide d'autres bases de données telles que les registres des permis de conduire ou les registres de population. Ils n'ont cette faculté que dans la mesure où cet échange ou cet accès sont explicitement fondés sur la législation de l'Union.»;

(6) l'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Lettre de notification relative aux infractions en matière de sécurité routière

1. 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'État membre de l'infraction décide d'engager de telles poursuites, il adresse dans les plus brefs délais à la personne présumée responsable une lettre de notification pour l'informer de l'infraction en matière de sécurité routière et de la décision d'engager des poursuites.

La lettre de notification peut servir à d'autres fins que celles énoncées au deuxième alinéa.

2. La lettre de notification contient au minimum:

(a) une mention du fait que la lettre est adressée aux fins de la présente directive;

(b) le nom, l'adresse postale, le numéro de téléphone et l'adresse électronique de l'autorité compétente;

(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 procédures applicables aux personnes visées au paragraphe 1, deuxième alinéa, du présent article pour l'information des autorités de l'État membre de l'infraction sur l'identité de la personne responsable conformément à l'article 4 *ter*;

(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;

(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;

(j) le cas échéant, une indication claire que l'entité privée ou publique à l'origine de l'envoi est habilitée par l'État membre de l'infraction conformément à l'article 5 *ter*, et une distinction nette entre les montants réclamés, en fonction de leur base juridique.

3. Par dérogation au paragraphe 2, les États membres veillent à ce que, lorsque la personne responsable est un conducteur non-résident qui a été contrôlé sur place dans le cadre d'un contrôle routier, la lettre de notification contienne au moins les données énumérées au paragraphe 2, points c), d), e) et g).

4. À la demande des personnes présumées responsables, l'État membre de l'infraction veille à ce que soit accordé l'accès à toutes les informations importantes en possession des autorités compétentes chargées d'enquêter sur une infraction en matière de sécurité routière énumérée à l'article 2, paragraphe 1.

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 de réception de la lettre de notification.»;

(7) les articles 5 *bis* et 5 *ter* suivants sont insérés:

«Article 5 bis

Signification de la lettre de notification et des documents de suivi

1. Les États membres envoient la lettre de notification et les documents de suivi aux personnes présumées responsables par courrier recommandé ou par voie électronique de même valeur, conformément au chapitre III, section 7, du règlement (UE) nº 910/2014 du Parlement européen et du Conseil*, ou, dans le cas visé à l'article 5, paragraphe 3, dudit règlement, ils transmettent la lettre de notification directement à la personne présumée responsable.

2. Les États membres veillent à ce que la lettre de notification soit envoyée au plus tard un mois après l'enregistrement d'une infraction en matière de sécurité routière énumérée à l'article 2, paragraphe 1, ou, lorsque de nouvelles lettres de notification doivent être envoyées au cours de l'enquête, dans un délai de 15 jours à compter de l'événement ayant rendu nécessaire l'envoi des lettres de notification ultérieures.

Les États membres veillent à ce que tout autre document de suivi soit envoyé dans un délai de 15 jours à compter de l'événement qui a rendu cet envoi nécessaire.

3. L'État membre de l'infraction peut envoyer la lettre de notification ou les documents de suivi aux personnes présumées responsables par l'intermédiaire des

autorités 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 un courrier recommandé ou à des moyens électroniques équivalents;

(c) il n'a pas été possible de signifier le document 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 courrier recommandé ou par des moyens électroniques équivalents dans ce cas particulier sera inefficace ou inappropriée.

4. La demande d'ouverture de la procédure d'assistance mutuelle visée au paragraphe 3 peut être émise par une autorité administrative ou judiciaire, ou par l'autorité de police compétente dans l'affaire en question, conformément au droit national de l'État membre de l'infraction.

Le point de contact national de l'État membre de l'infraction transmet la lettre de notification ou les documents de suivi destinés à être signifiés au point de contact national de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, accompagnés d'une demande sous une forme électronique structurée.

5. Les États membres veillent à ce que la lettre de notification et les documents de suivi à signifier conformément au paragraphe 3 le soient conformément à leur 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 leur droit national.

6. L'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence veille à ce que son point de contact national établisse un certificat sous une forme électronique structurée et l'envoie au point de contact national de l'État membre de l'infraction dans les cas suivants:

(a) au terme des formalités relatives à la signification de la lettre de notification ou des documents de suivi conformément au paragraphe 3,

(b) lorsque l'envoi n'a pas fonctionné.

À la demande de l'État membre de l'infraction, le certificat est accompagné d'une copie des documents signifiés.

7. La demande visée au paragraphe 4 est communiquée dans la langue ou dans l'une des langues de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence notifiée à la Commission conformément au paragraphe 8. Le certificat visé au paragraphe 6 est communiqué dans la langue de l'État membre de l'infraction notifiée à la Commission conformément au paragraphe 8.

8. Lorsque l'État membre de l'infraction décide d'engager des poursuites relatives aux infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, il envoie la lettre de notification et les documents de suivi dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule.

Lorsque la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule n'est pas disponible, ou lorsqu'il existe des doutes raisonnables quant à la conformité de l'envoi de la lettre de notification ou des documents de suivi dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule avec la protection des droits fondamentaux de la personne concernée, la lettre de notification et les documents de suivi sont envoyés dans la ou les langues officielles de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence de la personne présumée responsable.

Dans les cas visés au deuxième alinéa du présent paragraphe, lorsqu'il existe plusieurs langues officielles dans l'État membre d'immatriculation ou dans l'État membre de résidence, les lettres de notification et les documents de suivi sont envoyés dans la ou les langues officielles de la région ou d'une autre subdivision géographique où est située l'adresse des personnes présumées responsables, ou dans une autre langue que cet État membre a indiqué accepter.

Chaque État membre communique à la Commission toutes les langues officielles de l'Union dans lesquelles la lettre de notification peut être envoyée, le cas échéant ventilées par région ou autre subdivision géographique. La Commission publie la liste des langues acceptées sur le portail en ligne visé à l'article 8.

9. Les États membres veillent à ce que les personnes présumées responsables soient autorisées à communiquer avec les autorités de l'État membre de l'infraction, jusqu'au stade du recours devant une juridiction, dans l'une des langues communiquées à la Commission soit par l'État membre d'immatriculation, soit par l'État membre de résidence, soit par l'État membre de l'infraction conformément au paragraphe 8, ou, si la personne concernée a une connaissance insuffisante de ces langues, dans une langue de l'Union qu'elle parle ou comprend.

10. Les États membres veillent à ce que la qualité de la traduction de la lettre de notification 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.

11. L'État membre de l'infraction veille à ce que la lettre de notification et les documents de suivi signifiés aux personnes présumées responsables puissent faire l'objet d'un examen efficace et rapide par une juridiction ou une institution similaire ayant le pouvoir d'adopter des décisions juridiquement contraignantes, à la demande de toute personne ayant un intérêt juridique né à l'issue des procédures engagées en vertu de l'article 5, au motif que ces documents ne sont pas conformes au présent article.

12. La Commission adopte des actes d'exécution pour préciser le contenu des formulaires électroniques utilisés pour la demande visée au paragraphe 4, et du certificat visé au paragraphe 6, ainsi que les fonctionnalités et les spécifications techniques de l'application informatique d'échange de données, y compris les mesures de cybersécurité. Les spécifications de l'application informatique prévoient à la fois un mode d'échange en ligne asynchrone et un mode d'échange en ligne asynchrone par lots. Les données sont transmises au moyen d'une technique de chiffrement de pointe. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2.

Article 5 ter

Créances financières des entités juridiques habilitées par les États membres

Les États membres veillent à ce que, lorsqu'ils habilitent une entité privée ou publique dotée d'une personnalité juridique distincte à administrer tout ou partie des poursuites engagées en vertu de l'article 5, paragraphe 1, y compris l'exécution de sanctions pécuniaires, les personnes présumées responsables ne soient pas soumises à des frais de justice et d'administration liés à la gestion de ces poursuites par ladite entité. Cette disposition est sans préjudice du droit des autorités des États membres de percevoir des frais administratifs proportionnés.

_____

* Règlement (UE) nº 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).»;

(8) les articles 6, 7 et 8 sont remplacés par le texte suivant:

«*Article 6*

Rapports et suivi

1. Au plus tard aux dates suivantes: le 6 mai 2024, le 6 mai 2026 (...), chaque État membre transmet un rapport complet à la Commission conformément aux deuxième et troisième alinéas du présent paragraphe.

Chaque rapport complet indique le nombre de recherches 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.

Chaque 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 de lettres de notification.

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.

3. Le rapport indique le nombre de recherches 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 énumérées à l'article 2, paragraphe 1, qui sont enregistrées et ont été détectées automatiquement ou sans que la personne responsable ait été identifiée sur place;

(b) le nombre d'infractions en matière de sécurité routière énumérées 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 responsable 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 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 transmises par voie électronique conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 4, 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

Sans préjudice des obligations découlant du règlement (UE) 2016/679, de la directive (UE) 2016/680 et de la directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil*, les États membres s'informent mutuellement des incidents de cybersécurité, notifiés conformément à l'article 10 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.

Article 8

Portail d'échange transfrontière d'informations sur les infractions en matière de sécurité routière («portail pour l'exécution transfrontière des sanctions»)

1. La Commission met en place et gère un portail en ligne pour l'exécution transfrontière des sanctions, disponible dans toutes les langues officielles de l'Union, consacré:

(a) 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, en particulier les règles de circulation liées à la sécurité routière, les procédures de recours, les sanctions appliquées, ainsi que les systèmes et les moyens disponibles pour le paiement des sanctions pécuniaires;

(b) à l'échange d'informations et à d'autres interactions entre les points de contact nationaux et les autres autorités compétentes des États membres, ainsi qu'avec les autres usagers de la route, notamment par un accès à des applications spécifiques des États membres facilitant l'exécution des sanctions, y compris le paiement de sanctions pécuniaires, le cas échéant. Ces échanges peuvent porter, entre autres, sur les données relatives à l'immatriculation des véhicules

et aux personnes présumées responsables ou responsables des infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1.

2. L'accès au portail pour l'exécution transfrontière des sanctions est accordé aux points de contact nationaux et aux autres autorités concernées qui sont compétentes pour identifier les personnes responsables et pour assurer l'exécution transfrontière des règles de circulation liées à la sécurité routière dans les États membres.

3. Les États membres aident les usagers de la route à vérifier l'authenticité des lettres de notification et des documents de suivi. À cette fin, les États membres partagent entre eux et avec la Commission, par l'intermédiaire du portail pour l'exécution transfrontière des sanctions, les modèles de lettres de notification et de documents de suivi émis par leurs autorités, qui sont utilisés dans des affaires transfrontières. Les États membres s'informent également mutuellement quant aux autorités et entités juridiques habilitées qui ont le droit d'émettre ces lettres et documents. La Commission est la responsable du traitement pour le portail pour l'exécution transfrontière des sanctions, conformément au règlement (CE) 2018/1725**.

4. Le portail pour l'exécution transfrontière des sanctions est compatible avec l'interface établie en vertu du règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil*** 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 se transmettent mutuellement, et transmettent à la Commission, des informations actualisées, et interagissent régulièrement avec les usagers de la route par l'intermédiaire du portail pour l'exécution transfrontière des sanctions.

6. La Commission adopte des actes d'exécution afin d'établir les spécifications techniques, y compris les mesures de cybersécurité, nécessaires à l'utilisation et à la maintenance du portail pour l'exécution transfrontière des sanctions. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2.

———

* 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).

** 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) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

*** 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) nº 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1).»;

(9) l'article 8 *bis* suivant est inséré:

«*Article 8 bis*

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 de contrôle de l'exécution 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 de contrôle de l'exécution dans les États membres, le renforcement des capacités des autorités répressives et les campagnes de sensibilisation concernant les actions transfrontières de contrôle de l'exécution.»;

(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 10 *bis* suivant est inséré:

«Article 10 bis

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil*.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demandent.

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) nº 182/2011 s'applique.

_____

* Règlement (UE) nº 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).»;

(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.»;

(13) l'annexe I est remplacée par le texte figurant en annexe de la présente directive;

(14) l'annexe II est supprimée.

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 [deux 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	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de directive modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

1.2. Domaine(s) d'action concerné(s)

Transports, sécurité routière

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

☐ **une action nouvelle**

☐ **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**[73]

☒ **la prolongation d'une action existante**

☐ **une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général/objectifs généraux

L'objectif général de cette initiative est d'améliorer la sécurité routière grâce à une exécution transfrontière plus efficace des règles en matière de sécurité routière dans l'Union.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Les objectifs spécifiques de l'initiative sont les suivants:

- renforcer le respect par les conducteurs non-résidents des règles supplémentaires en matière de sécurité routière;

- rationaliser les procédures d'assistance mutuelle entre États membres dans le cadre des enquêtes transfrontières relatives aux infractions en matière de sécurité routière;

- renforcer la protection des droits fondamentaux des contrevenants non-résidents, y compris l'alignement sur les nouvelles règles de l'Union en matière de protection des données à caractère personnel.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

L'initiative contribuera à l'objectif général consistant à renforcer la sécurité routière dans l'Union grâce à une meilleure application des règles en matière de sécurité routière dans le cas des contrevenants non-résidents, qui échappent souvent aux sanctions. D'après les estimations, elle aura une forte incidence positive sur le plan du nombre de vies sauvées et de blessés évités (384 vies sauvées et 21 405 blessés évités).

[73] Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

Le champ d'application de la proposition sera étendu à d'autres infractions en matière de sécurité routière, telles que le non-respect d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède, le dépassement dangereux, le stationnement dangereux, le franchissement d'une ou de plusieurs lignes blanches, la circulation en sens interdit ou sur la bande d'arrêt d'urgence, et la conduite d'un véhicule en surcharge. En étendant le champ d'application à ces infractions, le nombre d'infractions détectées devrait augmenter de 2 % en 2025 par rapport au scénario de référence, et, par conséquent, sur l'ensemble de la période d'évaluation.

Aujourd'hui, environ 20 % de l'ensemble des enquêtes concernant les infractions commises avec des véhicules immatriculés à l'étranger échouent en raison de problèmes techniques, tels que la disponibilité d'informations précises dans les registres nationaux des véhicules et l'identification de la personne responsable. La proposition devrait entraîner une augmentation du nombre d'enquêtes menées à bien. Elle introduit des mesures visant à améliorer le contenu des registres des véhicules et l'échange d'informations entre les autorités répressives. Outre ces mesures, elle prévoit des procédures de poursuite adaptées fondées sur l'échange électronique d'informations spécifiques, telles que des preuves visuelles, afin de mieux identifier la personne responsable. Elle permet également l'application de l'obligation incombant au propriétaire/détenteur du véhicule de coopérer avec les autorités répressives afin d'identifier le conducteur/l'auteur effectif de l'infraction, conformément au droit national des États membres.

La proposition contribue à améliorer l'exécution transfrontière des sanctions, car les mesures visant à améliorer les enquêtes et l'identification de la personne responsable auront également une incidence positive sur le nombre d'infractions ayant fait l'objet d'une enquête menée à bien et, partant, sur l'égalité de traitement des conducteurs avec des taux d'exécution plus élevés.

La proposition introduit des mesures visant à améliorer la protection des droits fondamentaux des conducteurs non-résidents afin de garantir que la lettre de notification ou les documents de suivi délivrés par les autorités répressives concernant l'infraction contiennent toutes les informations nécessaires sur les procédures administratives ou pénales, qu'ils sont rédigés dans une langue que les conducteurs comprennent et que l'authenticité de ces documents peut être vérifiée.

Enfin, la proposition vise à améliorer l'exécution transfrontière des règles en matière de sécurité routière sur la base des interventions existantes. Cela signifie que le scénario de référence contient déjà certaines mesures visant à remédier aux problèmes recensés. Les mesures incluses dans la proposition sont essentiellement techniques et complètent les règles existantes, tout en reconnaissant que l'harmonisation des systèmes juridiques nationaux, y compris les procédures sous-tendant les enquêtes transfrontières sur les infractions en matière de sécurité routière et l'exécution transfrontière des sanctions pour de telles infractions, qui pourrait augmenter considérablement la part des enquêtes fructueuses, n'est pas une option envisageable.

Grâce à l'extension prévue du champ d'application de la proposition et à la simplification des enquêtes transfrontières sur les infractions en matière de sécurité routière, qui est adaptée à la détection de masse d'infractions qui sont souvent qualifiées d'administratives et qui seront numérisées par la création d'un portail et de plateformes informatiques spécifiques, il sera possible de mener à bien les enquêtes pour un plus grand nombre d'infractions, ce qui réduira l'impunité des contrevenants

non-résidents. Par conséquent, les conducteurs non-résidents adapteront leur comportement sur les routes. Cela devrait se traduire par une diminution du nombre d'infractions commises avec des véhicules immatriculés à l'étranger, par rapport au scénario de référence.

1.4.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

La Commission suivra les indicateurs de performance suivants concernant la mise en œuvre et l'efficacité de l'application de l'initiative/de l'intervention (article 6 de la proposition):

- le nombre total d'infractions en matière de sécurité routière enregistrées relevant du champ d'application de la directive, qui sont détectées automatiquement ou sans identification de la personne responsable sur place;

- le nombre d'infractions en matière de sécurité routière enregistrées relevant du champ d'application de la directive, qui sont commises avec des véhicules immatriculés dans un État membre autre que l'État membre dans lequel l'infraction a été commise et qui sont détectées automatiquement ou sans identification de la personne responsable sur place;

- le nombre d'appareils de détection automatiques fixes ou mobiles, tels que les radars;

- le nombre de sanctions pécuniaires payées volontairement par des non-résidents;

- le nombre de demandes transmises par voie électronique dans le cadre de la procédure d'assistance mutuelle (poursuites) et le nombre de demandes de ce type en réponse auxquelles les informations n'ont pas été fournies;

- le nombre de demandes transmises par voie électronique concernant la signification de documents et le nombre de ces demandes en réponse auxquelles il n'a pas été possible de signifier les actes.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

Aucun besoin spécifique qui devrait être satisfait à court ou à long terme n'est défini. Néanmoins, à court terme, l'initiative devrait réduire considérablement l'impunité des contrevenants non-résidents, tout en s'appuyant sur la directive actuelle qui a contribué de manière remarquable à supprimer leur anonymat. À long terme, une réduction plus visible du nombre d'accidents mortels ou entraînant des graves impliquant des conducteurs non-résidents est envisagée.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle- ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

La valeur ajoutée de l'initiative est analogue à la valeur ajoutée au niveau de l'Union de la directive actuelle. Les accords bilatéraux et multilatéraux existants (tels que l'accord CBE du Forum de Salzbourg) ne permettraient pas d'atteindre le même

niveau d'efficacité que la directive pour mettre fin à l'impunité des contrevenants non-résidents et garantir l'égalité de traitement de tous les usagers de la route. L'évaluation de la directive a montré que si les États membres souhaitaient obtenir les mêmes résultats par la conclusion d'accords bilatéraux, des centaines d'accords de ce type devraient être signés, ce qui entraînerait une grande complexité et d'éventuelles incohérences et, en fin de compte, des coûts importants pour les administrations nationales. La valeur ajoutée de l'action de l'Union peut donc également être appréciée du point de vue de l'efficience, étant donné qu'un cadre unique permet une plus grande efficience.

Les lacunes de la directive actuelle – en particulier son manque d'efficacité – ne peuvent être comblées que par une action au niveau de l'Union. Seul un instrument de l'Union peut permettre une exécution transfrontière cohérente et efficace des règles en matière de sécurité routière à l'échelle de l'Union.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

Il ressort de l'évaluation de la directive actuelle qu'elle a eu une incidence positive sur la levée de l'anonymat des contrevenants qui ont commis une infraction en matière de sécurité routière à l'étranger, étant donné qu'au fil du temps, un nombre croissant d'infractions en matière de sécurité routière commises par des non-résidents ont fait l'objet d'enquêtes. Toutefois, les mesures de la directive actuelle étaient insuffisantes pour mettre fin à leur impunité. En 2015, environ 50 % des infractions constatées en matière de sécurité routière commises par des non-résidents n'ont pas fait l'objet d'une enquête et environ 50 % des sanctions pécuniaires infligées pour les infractions ayant fait l'objet d'une enquête n'ont pas été exécutées de manière satisfaisante. La quasi-totalité des infractions pour lesquelles les contrevenants ont refusé d'acquitter les sanctions pécuniaires sont restées sans suite; les sanctions exécutées l'ont été essentiellement en lien avec des paiements volontaires.

Les difficultés de coopération entre les États membres en ce qui concerne les enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière et l'exécution des sanctions à la suite de l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules, en particulier lorsque différents régimes de responsabilité juridique sont appliqués, en sont la principale explication. Néanmoins, cette coopération est apparue fructueuse entre les États membres qui ont conclu des accords bilatéraux ou multilatéraux complétant le droit de l'Union.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

La proposition de révision de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions est compatible avec la législation de l'Union en matière de sécurité routière. Elle fait référence à la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne la classification des éléments des données relatives à l'immatriculation des véhicules; elle étend le champ d'application de la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions à l'infraction qui consiste à utiliser un véhicule en surcharge; elle est donc étroitement liée à l'application de la directive 96/53/CE du Conseil fixant les dimensions et les poids maximaux autorisés des véhicules; elle complète la directive «permis de conduire» en ce sens qu'elle autorise l'utilisation des données à caractère personnel extraites des registres des permis de conduire aux fins des enquêtes transfrontières

relatives aux infractions en matière de sécurité routière, et qu'elle prévoit la fourniture d'informations aux contrevenants sur l'exécution des sanctions ayant une incidence sur leur droit de conduire ainsi que l'identification de la personne responsable d'une infraction en matière de sécurité routière. La proposition est également cohérente avec un ensemble plus large d'instruments juridiques existants et d'initiatives en cours au niveau de l'Union dans le domaine de la coopération policière et judiciaire, qui doivent être pris en compte dans le cadre de cette initiative, par exemple, les procédures d'enquêtes transfrontières au titre de la convention relative à l'entraide judiciaire en matière pénale entre les États membres de l'Union européenne, la décision d'enquête européenne et les décisions Prüm qui sont en cours de révision.

Pour garantir une approche cohérente en matière d'exécution transfrontière des règles en matière de circulation routière, un paquet de négociation composé de trois initiatives a été constitué. Ce paquet contient, outre la présente proposition de directive modifiant la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, une proposition de directive relative aux permis de conduire (qui remplace la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire) et une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les effets à l'échelle de l'Union de certaines décisions de déchéance du droit de conduire.

1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement

Les coûts ponctuels en 2025 et les frais d'adaptation récurrents de la Commission jusqu'en 2050 sont principalement liés à la création d'un système informatique destiné à faciliter les interactions entre les autorités et les organisations gouvernementales et entre celles-ci et les personnes physiques et morales dans le cadre des procédures administratives et pénales transfrontières. La fonctionnalité d'information du portail informatique spécifique s'appuiera sur le portail existant géré par la Commission («Aller à l'étranger») et la mise à niveau de ce système constituerait la meilleure utilisation possible de l'organisation actuelle et des ressources investies jusqu'à présent. La mise en place du système informatique ne nécessite pas d'augmentation des ressources humaines.

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

☐ **durée limitée**

– ☐ en vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA

– ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

☒ **durée illimitée**

– Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2025 jusqu'en 2027,

– puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)[74]

☒ **Gestion directe** par la Commission

– ☐ par ses services, notamment par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☐ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

– ☐ à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;

– ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);

– ☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;

– ☐ aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;

– ☐ à des organismes de droit public;

– ☐ à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;

– ☐ à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;

– ☐ à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.

– *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

La mise en œuvre de la proposition nécessite la création et la maintenance d'un nouveau système informatique. Ce système devrait connecter les réseaux existants de systèmes informatiques nationaux et des points d'accès interopérables, dont le fonctionnement relève de la responsabilité et de la gestion individuelles de chaque État membre, pour garantir un échange d'informations transfrontière sécurisé et fiable sur les infractions en matière de sécurité routière. La Commission définira les solutions informatiques appropriées dans les actes d'exécution, notamment la conception/l'architecture et les spécifications techniques d'un portail numérique

[74] Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx

spécifique et de systèmes électroniques [plateforme(s) d'interface] visant à interconnecter les systèmes nationaux d'échange d'informations, que les États membres peuvent choisir d'utiliser. Les coûts d'adaptation pour la Commission devraient se composer de trois principaux éléments de coût (calculés en valeur nette actuelle), comme suit:

- coûts non récurrents (ponctuels) d'ajustement en 2025 supportés dans le cadre de l'échange d'informations entre les États membres en ce qui concerne la vérification de la lettre de notification et des documents de suivi via le portail informatique spécifique, estimés à 405 000 EUR;

- coûts non récurrents (ponctuels) d'ajustement de 70 000 EUR prévus en 2025 pour la création du portail informatique spécifique;

- coûts d'ajustement récurrents (développement, maintenance et soutien du portail informatique spécifique) estimés à environ 50 000 EUR par an, destinés à un échange plus interactif d'informations entre les autorités répressives des États membres et les citoyens/ usagers de la route, non seulement sur les règles en matière de sécurité routière en vigueur (site web «Aller à l'étranger» de la Commission), mais aussi sur les régimes de sanctions et les procédures de recours applicables.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Les tâches directement mises en œuvre par la DG MOVE suivront le cycle annuel de planification et de suivi, tel que mis en œuvre au sein de la Commission et des agences exécutives, y compris la communication des résultats par l'intermédiaire du rapport annuel d'activité de la DG MOVE.

La Commission contrôlera la mise en œuvre et l'efficacité de l'application de l'initiative/de l'intervention en s'appuyant sur les déclarations relatives à des indicateurs spécifiques (article 6 de la proposition), parmi lesquels, par exemple, le nombre de demandes automatisées sortantes/émises par l'État membre dans lequel l'infraction a été commise à destination de l'État membre d'immatriculation du véhicule, ou le nombre d'infractions enregistrées en matière de sécurité routière détectées automatiquement ou sans identification de la personne responsable sur place et commises avec des véhicules immatriculés à l'étranger, ou le nombre d'appareils de contrôle automatique (par exemple, les radars), ou les sanctions pécuniaires payées volontairement par des non-résidents.

La nouvelle période de déclaration des États membres est portée de deux ans actuellement à quatre ans, afin de l'aligner sur le calendrier d'évaluation de la Commission et de réduire la charge administrative pesant sur les autorités nationales. La (les) plateforme(s) informatique(s) est (sont) destinée(s) à faciliter la compilation automatique des données par des fonctionnalités spécifiques en matière de déclaration.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

L'unité chargée du domaine d'action au sein de la DG MOVE gérera la mise en œuvre de la directive, en coopération avec d'autres unités et DG concernées.

Les dépenses seront effectuées en gestion directe, dans le respect total des dispositions du règlement financier. La stratégie de contrôle des achats et des subventions au sein de la DG MOVE prévoit des contrôles juridiques, opérationnels et financiers ex ante spécifiques en ce qui concerne les procédures (y compris, pour les achats, un examen par la commission consultative des achats et des marchés) ainsi qu'en ce qui concerne la signature de contrats et de conventions. En outre, les dépenses effectuées pour l'acquisition de biens et de services sont soumises à des contrôles ex ante et, le cas échéant, ex post et financiers.

2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer

Risque très faible. Le portail informatique spécifique s'appuiera sur le site web «Aller à l'étranger» existant (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_fr.htm) et sera mis à niveau pour devenir plus interactif et offrir des fonctionnalités supplémentaires. Les risques recensés sont liés au recours à des procédures d'achat: retard, disponibilité des données, information en temps utile du marché, etc. Ces risques sont couverts par

le règlement financier et atténués par l'ensemble de contrôles internes mis en place par la DG MOVE pour les achats de cette valeur.

2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)

L'augmentation budgétaire demandée s'applique à la création et à la maintenance du système informatique. En ce qui concerne les activités de contrôle liées aux systèmes informatiques développés ou gérés par la direction responsable de la proposition, le comité de pilotage informatique suit régulièrement les bases de données de la direction et les progrès accomplis, en tenant compte de la simplification et du rapport coût-efficacité des ressources informatiques de la Commission.

La DG MOVE rend compte chaque année, dans son rapport annuel d'activité, sur le coût du contrôle de ses activités. Le profil de risque et le coût des contrôles pour les activités d'achat sont conformes aux exigences.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

Les mesures habituelles de prévention et de protection de la Commission s'appliqueraient, en particulier:

- au contrôle du paiement de tout service effectué par le personnel de la Commission avant le paiement, compte tenu de toute obligation contractuelle, des principes économiques et des bonnes pratiques financières ou de gestion. Des dispositions antifraude (surveillance, exigences en matière de rapports, etc.) seront introduites dans toutes les conventions et tous les contrats conclus entre la Commission et les bénéficiaires de chaque paiement;

- aux fins de la lutte contre la fraude, la corruption et les autres actes illégaux, les dispositions du règlement (UE, Euratom) nº 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) s'appliquent sans restriction.

La DG MOVE a adopté une stratégie antifraude (SAF) révisée en 2020. La SAF de la DG MOVE se fonde sur la stratégie antifraude de la Commission et sur une évaluation spécifique des risques, réalisée en interne pour déterminer les domaines les plus vulnérables à la fraude, les contrôles déjà en place et les actions nécessaires pour améliorer la capacité de la DG MOVE à prévenir, détecter et corriger toute fraude.

Les dispositions contractuelles applicables aux marchés publics garantissent que les services de la Commission, y compris l'OLAF, sont en mesure de mener des audits et des contrôles sur place, en utilisant les dispositions standards recommandées par l'OLAF.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND[75].	de pays AELE[76]	de pays candidats et pays candidats potentiels[77]	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
01	02 20 04 01	CD	NON	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON

75 CD = crédits dissociés/CND = crédits non dissociés.
76 AELE: Association européenne de libre-échange.
77 Pays candidats et, le cas échéant, candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

– ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels

– ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après: Aucun crédit supplémentaire ne sera nécessaire. Les montants nécessaires pour financer le projet seront redéployés à partir des crédits déjà programmés dans la programmation financière officielle au titre des postes budgétaires spécifiques.

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	01	Marché unique, innovation et numérique

DG: MOVE			Année **2025**[78]	Année **2026**	Année **2027**	Année **2028**	**Année 2029+**	**TOTAL (2025-2050)**
• Crédits opérationnels								
Ligne budgétaire[79] 02 20 04 01	Engagements	1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**
	Paiements	2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**
Ligne budgétaire	Engagements	1b)						
	Paiements	2b)						
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques[80]								
Ligne budgétaire		3)						

78 L'année 2025 est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

79 Selon la nomenclature budgétaire officielle.

80 Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'Union (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**
	Paiements	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**
	Paiements	5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		6)						0,051
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**
	Paiements	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**

Si plusieurs rubriques opérationnelles sont concernées par la proposition/l'initiative, dupliquer la section qui précède:

TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**
	Paiements	5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		6)						
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**
	Paiements	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**

Rubrique du cadre financier pluriannuel	**7**	«Dépenses administratives»

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d'abord dans l'annexe de la fiche financière législative (annexe 5 de la décision de la Commission relative aux règles internes sur l'exécution de la section «Commission» du budget général de l'Union européenne), à charger dans DECIDE pour les besoins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	Année **2028**	**Année 2029+**	**TOTAL 2025-2050**
DG: <…….>							
• Ressources humaines							
• Autres dépenses administratives							
TOTAL DG <…….>	Crédits						

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)								

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	Année **2028**	**Année 2029+**	**TOTAL 2025-2050**
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**
	Paiements	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	**1,531**

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ⇩			Année **N**		Année **N+1**		Année **N+2**		Année **N+3**		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						**TOTAL**	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	Type [81]	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 1[82]...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 2…																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 2																		
TOTAUX																		

[81] Les réalisations se réfèrent aux produits et services à fournir (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites).

[82] Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)…»

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

– [X] La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.

– [ ] La proposition/l'initiative nécessite l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3e décimale)

	Année N[83]	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses administratives								
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								

Hors RUBRIQUE 7[84] du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative								
Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								

TOTAL								

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

83 L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

84 Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines

– [X] La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.

– [ ] La proposition/l'initiative nécessite l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-dessous:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

		Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)								
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)								
20 01 02 03 (Délégations)								
01 01 01 01 (Recherche indirecte)								
01 01 01 11 (Recherche directe)								
Autres lignes budgétaires (à préciser)								
•Personnel externe (en unité d'équivalent temps plein: ETP)[85]								
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)								
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)								
XX 01 xx **yy zz** [86]	- au siège							
	- en délégation							
01 01 01 02 (AC, END, INT sur Recherche indirecte)								
01 01 01 12 (AC, END, INT sur Recherche directe)								
Autres lignes budgétaires (à préciser)								
TOTAL								

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

[85] AC = agent contractuel, AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

[86] Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

La proposition/l'initiative:

– [X] peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Les montants nécessaires pour financer le projet seront redéployés à partir de la ligne budgétaire 02.200401.

– ☐ nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées, les montants correspondants et les instruments dont le recours est proposé.

– ☐ nécessite une révision du CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

– [X] ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties

– ☐ prévoit le cofinancement par des tiers estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3e décimale)

	Année **N**[87]	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

87 L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

– [X] La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

– [ ] La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci- après:

  – [ ] sur les ressources propres;

  – [ ] sur les autres recettes.

  – Veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses [ ]

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative[88]						
		Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article …….								

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

[88] En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane et cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.