

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

2008/0062(COD) - 17/03/2011 - Position du Conseil

Dans sa position en première lecture, le Conseil a indiqué qu'il partageait les objectifs et souscrivait aux principes fondamentaux énoncés dans la proposition de la Commission. Il retient toutefois une base juridique différente et envisage un système de mise en œuvre plus simple que celui prévu par la proposition de la Commission.

Par ailleurs, l'approche du Conseil garantit une meilleure protection des données à caractère personnel qui sont échangées dans le cadre de la directive, et son champ d'application englobe quatre infractions supplémentaires qui n'étaient pas prévues dans la proposition de la Commission.

Les principales questions sont les suivantes :

**1) Base juridique** : la base juridique de la proposition de la Commission est l'article 71, paragraphe 1, point c), du traité instituant la Communauté européenne (transport), désormais l'article 91, paragraphe 1, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Le Conseil a choisi une autre base juridique, à savoir **l'article 87, paragraphe 2, du TFUE (coopération policière)**.

Ayant rendu son avis avant l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission sur ce point. La Commission n'a pas pu reprendre à son compte le changement de base juridique : l'unanimité est donc requise pour parvenir à un accord entre les États membres.

**2) Champ d'application** : la Commission proposait que quatre infractions entrent dans le champ d'application de la directive : l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port de la ceinture de sécurité et le franchissement d'un feu rouge. Dans sa position en première lecture, le Conseil a ajouté **quatre infractions supplémentaires**: i) la conduite sous l'influence de drogues, ii) le non-port du casque, iii) la circulation sur une voie interdite, iv) l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.

Le Conseil a précisé que cette liste pourrait être étoffée à l'avenir dans le cadre d'une révision de la directive, à la suite d'un rapport que la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive.

Le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission en ce qui concerne le champ d'application de la directive. Il a suggéré que la Commission remette au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et l'efficacité de la directive qui pourrait, par la suite, déboucher sur une extension du champ d'application de la directive. Les amendements du Parlement indiquent également que, dans ce rapport, la Commission pourrait présenter des propositions permettant d'harmoniser le matériel de contrôle ainsi qu'une évaluation de la mise en œuvre des lignes directrices pour la sécurité routière.

**3) Définitions** : le Conseil a modifié la proposition de la Commission afin d'adapter la liste de définitions aux nouveaux termes utilisés dans sa position en première lecture. Le Parlement européen a largement suivi la proposition de la Commission tout en introduisant quatre définitions supplémentaires:

- il a étendu la définition du «titulaire», afin que la directive s'applique également aux motos. Le Conseil a repris l'esprit de cet amendement dans sa position en première lecture dans la mesure où le « non-port du casque » fait partie des infractions relevant de la directive ;
- il a précisé qu'une « autorité compétente » était un point de contact unique. Le Conseil n'a pas repris cet amendement ;
- deux autres définitions («autorité centrale» et «décision administrative définitive») n'ont pas pu être acceptées par le Conseil.

**4) Lettre de notification** : la position du Conseil prévoit un modèle de lettre d'information dont le contenu est très proche de la notification d'infraction figurant dans la proposition de la Commission. Toutefois, comme la lettre d'information n'est pas obligatoire (contrairement à la notification d'infraction), elle ne fait que conseiller à l'auteur de l'infraction de remplir le formulaire de réponse joint.

Le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission en introduisant quelques modifications visant à ajouter davantage d'informations dans la notification d'infraction.

**5) Protection des données** : alors que la Commission proposait de recourir à la directive 95/46/CE pour garantir la protection des données, le Conseil estime que, en raison de la nouvelle base juridique, il serait plus approprié de faire référence aux dispositions relatives à la protection des données prévues par la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil, ainsi que par les décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI du Conseil.

Le Parlement européen a largement suivi la proposition de la Commission tout en insistant pour qu'un système rigoureux de protection des données soit mis en place afin: i) d'assurer la confidentialité des données transmises; ii) de garantir que la personne concernée est informée de ses droits d'accès, de rectification et d'effacement de ses données à caractère personnel; iii) d'éviter que les données collectées au titre de la directive ne soient utilisées pour d'autres motifs que ceux spécifiquement liés à la sécurité routière.

**6) Information des citoyens de l'UE** : la position du Conseil fait obligation à la Commission de mettre à disposition sur son site web, dans toutes les langues officielles de l'UE, un résumé des règles en vigueur dans les États membres en matière de sécurité routière.

Le Parlement européen a souligné qu'il était important d'informer les conducteurs de la politique en matière de sécurité routière, les informations nécessaires étant fournies aux citoyens de l'UE par les États membres et la Commission.

**D'autres amendements** du Parlement européen **non repris** dans la position en première lecture du Conseil portaient notamment sur les éléments suivants:

- introduction de sanctions fixes et harmonisées pour les infractions routières;
- harmonisation des pratiques et de l'équipement technique de contrôle utilisés en matière de sécurité routière (par l'adoption de lignes directrices pour la sécurité routière à l'échelle de l'UE);
- introduction d'un système de suivi des infractions routières, de reconnaissance et d'application des sanctions ainsi que de transmission d'informations concernant les décisions relatives à ce type d'infractions dans le cas où les sanctions pécuniaires restent impayées;
- procédure de comité;
- principes généraux du droit (les sanctions financières imposées par la législation de l'État où l'infraction a été commise ne doivent être ni discriminatoires, ni rétroactives).