

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

2023/0052(COD) - 01/03/2023 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir de nouvelles mesures pour faciliter l'échange transfrontalier d'informations relatives aux infractions en matière de sécurité routière.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

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

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

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

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

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

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

CONTENU : la proposition de la Commission vise à **renforcer la sécurité routière** en étendant le champ d'application de la directive CBE à d'autres infractions routières liées à la sécurité routière et en

rationalisant (c'est-à-dire en simplifiant, numérisant et affinant) l'enquête sur les infractions routières liées à la sécurité routière commises à l'étranger, facilitant ainsi l'exécution transfrontalière des sanctions. Elle vise également à améliorer la protection des droits fondamentaux des conducteurs non-résidents.

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

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

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

- **l'extension du champ d'application de la directive CBE** à d'autres infractions routières liées à la sécurité routière, à savoir : i) le non-respect d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède; ii) le dépassement dangereux; iii) le stationnement dangereux; iv) le franchissement d'une ou plusieurs lignes blanches continues; v) la conduite à contresens; vi) le non-respect des règles relatives à la création et à l'utilisation des couloirs d'urgence; et vii) l'utilisation d'un véhicule surchargé;
- la clarification des définitions existantes et l'ajout de définitions des nouvelles infractions routières liées à la sécurité routière;
- de nouvelles dispositions sur les responsabilités et compétences accrues des points de contact nationaux;
- **l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules (VRD)** devrait être effectué par le biais d'un système électronique unique - le système européen d'information sur les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) - afin de garantir un échange rapide, rentable, sûr et fiable de VRD spécifiques entre les États membres. Les États membres seraient également autorisés à effectuer des **recherches automatisées dans les registres des véhicules** conformément aux procédures existantes, jusqu'à l'adoption par la Commission d'un acte d'exécution établissant les procédures applicables à ces recherches. Dans les cas où un véhicule a été loué (ou fait l'objet d'un contrat de location à long terme), les États membres seront autorisés à effectuer des recherches automatisées dans les registres de véhicules afin de récupérer les données relatives aux utilisateurs finaux des véhicules, lorsqu'elles sont disponibles. Une période de conservation des données est établie en ce qui concerne l'identité des anciens propriétaires, détenteurs et utilisateurs finaux des véhicules afin de fournir aux autorités les informations appropriées dont elles ont besoin pour enquêter sur les infractions;
- le contenu minimal de la **note d'information** est précisé. Celui-ci devrait comprendre en particulier, des informations sur l'infraction commise, les sanctions imposées, les procédures de recours, le paiement des sanctions financières - y compris les mesures d'atténuation -, les règles applicables en matière de protection des données et, le cas échéant, des informations sur l'entité habilitée par un État membre à percevoir les sanctions financières qui a envoyé la lettre d'information;
- l'obligation pour la Commission de mettre en place un **portail informatique dédié** pour faciliter l'échange d'informations entre les points de contact nationaux, les autres autorités compétentes des États membres et les usagers de la route, par exemple sur les règles de circulation liées à la sécurité routière en vigueur dans les États membres, les procédures de recours et les sanctions appliquées;

- la fourniture d'un **soutien financier pour promouvoir la coopération transfrontalière** dans l'application des règles de circulation liées à la sécurité routière dans l'UE. Une base juridique est établie pour le financement par l'UE d'activités visant à échanger les meilleures pratiques en matière de contrôle, l'application de méthodologies et de techniques de contrôle intelligentes dans les États membres, le renforcement des capacités des autorités chargées du contrôle et les campagnes de sensibilisation.

Implications budgétaires

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