

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2011/82/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 25 octobre 2011

facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 87, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'amélioration de la sécurité routière est un objectif central de la politique des transports de l'Union. L'Union met en œuvre une politique visant à améliorer la sécurité routière afin de réduire le nombre de tués et de blessés ainsi que les dégâts matériels. Un des éléments importants de cette politique est l'application cohérente de sanctions pour les infractions routières commises dans l'Union qui menacent gravement la sécurité routière.
- (2) Or, faute de procédures appropriées et malgré les possibilités existantes au titre de la décision 2008/615/JAI du Conseil du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière ⁽²⁾ et de la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI ⁽³⁾ (ci-après dénommées «décisions Prüm»), les sanctions sous forme de pénalités financières afférentes à certaines infractions routières restent souvent inappliquées lorsque ces infractions sont commises dans un autre État membre que celui où le véhicule a été immatriculé. La présente directive vise à assurer que,

même dans de tels cas, l'efficacité de l'enquête relative aux infractions en matière de sécurité routière est garantie.

- (3) Dans sa communication du 20 juillet 2010 intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», la Commission a souligné que le contrôle du respect de la réglementation conserve une importance essentielle pour la création de conditions propices à une réduction considérable du nombre de tués et de blessés sur les routes. Dans ses conclusions du 2 décembre 2010 sur la sécurité routière, le Conseil a également demandé que soit examinée la nécessité de renforcer encore le contrôle de l'application des règles de la circulation routière par les États membres et, le cas échéant, au niveau de l'Union. Il a invité la Commission à examiner les possibilités d'harmoniser les règles de circulation au niveau de l'Union, le cas échéant. La Commission devrait dès lors évaluer la nécessité de proposer à l'avenir d'autres mesures visant à faciliter l'exécution transfrontalière des sanctions dont sont passibles les infractions routières, en particulier dans le cas d'accidents graves de la circulation.
- (4) Il convient également d'encourager une plus grande convergence des mesures de contrôle des États membres, et à cet égard, la Commission devrait examiner s'il y a lieu de mettre au point des normes communes pour les équipements automatiques de contrôle en matière de sécurité routière.
- (5) Il convient de sensibiliser les citoyens de l'Union aux règles en vigueur dans les différents États membres en matière de sécurité routière, ainsi qu'à la mise en œuvre de la présente directive, notamment par des mesures appropriées garantissant la fourniture d'informations suffisantes sur les conséquences du non-respect des règles en matière de sécurité routière lors de déplacements dans un autre État membre que l'État membre d'immatriculation.
- (6) Afin d'améliorer la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union et de garantir l'égalité de traitement entre les conducteurs, que les contrevenants soient résidents

⁽¹⁾ Position du Parlement européen du 17 décembre 2008 (JO C 45 E du 23.2.2010, p. 149) et position du Conseil en première lecture du 17 mars 2011 (JO C 136 E du 6.5.2011, p. 1). Position du Parlement européen du 6 juillet 2011 et décision du Conseil du 29 septembre 2011.

⁽²⁾ JO L 210 du 6.8.2008, p. 1.

⁽³⁾ JO L 210 du 6.8.2008, p. 12.

- ou non-résidents, la mise en œuvre des sanctions devrait être facilitée quel que soit l'État membre d'immatriculation du véhicule. À cet effet, un système d'échange d'informations transfrontalier devrait être créé pour certaines infractions déterminées en matière de sécurité routière, qu'elles soient de nature administrative ou pénale au regard de la loi de l'État membre concerné, ce qui permettrait à l'État membre de l'infraction d'accéder aux données relatives à l'immatriculation des véhicules de l'État membre d'immatriculation.
- (7) Une meilleure efficacité de l'échange transfrontalier des données relatives à l'immatriculation des véhicules, qui devrait faciliter l'identification des personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction en matière de sécurité routière, est susceptible d'accentuer l'effet dissuasif et d'inciter à la prudence les conducteurs de véhicules immatriculés dans un État membre différent de l'État membre de l'infraction, ce qui permettrait de réduire le nombre de victimes d'accidents sur les routes.
- (8) Les infractions en matière de sécurité routière couvertes par la présente directive ne font pas l'objet d'un traitement uniforme dans les États membres. Certains États membres les qualifient, dans leur droit national, d'infractions administratives alors que d'autres les considèrent comme des infractions pénales. La présente directive devrait être applicable quelle que soit la qualification de ces infractions par le droit national.
- (9) Dans le cadre des décisions Prüm, les États membres s'accordent réciproquement un droit d'accès à leurs données relatives à l'immatriculation des véhicules afin d'améliorer l'échange d'informations et d'accélérer les procédures en vigueur. Les dispositions de ces décisions qui sont relatives aux spécifications techniques et à la disponibilité des échanges automatisés de données devraient, autant que possible, être intégrées dans la présente directive.
- (10) L'échange de données au titre de la présente directive devrait s'effectuer à partir des applications informatiques existantes, lesquelles devraient, en outre, faciliter la tâche des États membres lorsqu'ils communiquent leurs rapports à la Commission. Ces applications devraient permettre aux États membres d'échanger des données précises relatives à l'immatriculation des véhicules d'une façon rapide, sécurisée et confidentielle. Il conviendrait de tirer parti de l'application informatique du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris), qui est obligatoire pour les États membres en vertu des décisions Prüm en ce qui concerne les données relatives à l'immatriculation des véhicules. La Commission devrait faire rapport sur une évaluation du fonctionnement des applications informatiques aux fins de la présente directive.
- (11) Le champ d'application des applications informatiques susmentionnées devrait être limité aux processus utilisés dans l'échange d'informations entre les points de contact nationaux dans les États membres. Les procédures et les processus automatisés dans lesquels les informations doivent être utilisées ne relèvent pas du champ d'application de ces applications.
- (12) L'objectif de la stratégie en matière de gestion de l'information pour la sécurité intérieure de l'Union est de trouver la façon la plus simple d'échanger des données, tout en facilitant le plus possible l'établissement de l'historique des échanges et en garantissant qu'ils présentent un rapport coût-efficacité optimal.
- (13) Les États membres devraient pouvoir s'adresser au propriétaire, au détenteur du véhicule ou à toute autre personne identifiée soupçonnée d'avoir commis une infraction en matière de sécurité routière pour l'informer des procédures applicables dans l'État membre de l'infraction et des conséquences juridiques qui en découlent en application du droit dudit État membre. À cet effet, les États membres devraient envisager d'envoyer les informations concernant les infractions en matière de sécurité routière dans la langue dans laquelle les documents d'immatriculation sont établis ou dans la langue la plus susceptible d'être comprise par l'intéressé, afin de s'assurer que ce dernier comprenne bien les informations qui lui sont communiquées. Les États membres devraient utiliser des procédures appropriées afin de s'assurer que seul l'intéressé est informé et non un tiers. À cet effet, les États membres devraient utiliser des modalités similaires à celles qu'ils adoptent pour les suites données à ce type d'infractions, y compris des modalités telles que, s'il y a lieu, l'envoi recommandé. De la sorte, l'intéressé pourra fournir la réponse appropriée, notamment demander des informations complémentaires, payer l'amende ou exercer ses droits de la défense, en particulier en cas d'erreur sur l'identité. Les autres procédures sont couvertes par les instruments juridiques applicables, notamment les instruments relatifs à l'assistance et à la reconnaissance mutuelles, par exemple la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil du 24 février 2005 concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires ⁽¹⁾.
- (14) Les États membres devraient envisager de fournir une traduction de la lettre de notification envoyée par l'État membre de l'infraction, comme prévu dans la 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 ⁽²⁾.
- (15) En vue de poursuivre une politique de sécurité routière visant un haut niveau de protection de l'ensemble des usagers de la route dans l'Union tout en tenant compte de la diversité des situations au sein de l'Union, les États membres devraient, sans préjudice de politiques et législations plus restrictives, œuvrer à une plus grande convergence des règles de circulation routière et de leur application dans les États membres. Dans le cadre de son rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application de la présente directive, la Commission devrait examiner s'il y a lieu de développer des normes communes afin d'établir des méthodes, pratiques et

⁽¹⁾ JO L 76 du 22.3.2005, p. 16.

⁽²⁾ JO L 280 du 26.10.2010, p. 1.

- normes minimales comparables au niveau de l'Union, compte tenu de la coopération internationale et des accords en vigueur dans le domaine de la sécurité routière, en particulier la convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968.
- (16) Dans le cadre de son rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application de la présente directive par les États membres, la Commission devrait examiner la nécessité de critères communs pour les procédures de suivi par les États membres en cas de non-paiement d'une pénalité financière, conformément aux lois et procédures des États membres. Dans ce rapport, la Commission devrait traiter des questions telles que les procédures entre les autorités compétentes des États membres pour la transmission de la décision finale d'imposer une sanction et/ou une pénalité financière ainsi que pour la reconnaissance et l'application de la décision finale.
- (17) Lors de la préparation de la révision de la présente directive, la Commission devrait consulter les acteurs pertinents, tels que les services ou organes en charge de la sécurité routière et du contrôle du respect de la réglementation, les associations de victimes et autres organisations non gouvernementales actives dans le domaine de la sécurité routière.
- (18) Une coopération plus étroite entre les services répressifs devrait aller de pair avec le respect des droits fondamentaux, notamment le droit au respect de la vie privée et le droit à la protection des données à caractère personnel, que garantiraient des arrangements particuliers en matière de protection des données qui tiendraient compte, en particulier, de la nature spécifique de l'accès en ligne transfrontalier aux bases de données. Il est nécessaire que les applications informatiques à créer permettent d'effectuer les échanges d'information dans des conditions qui garantissent la sécurité et la confidentialité des données transmises. Les données collectées au titre de la présente directive ne devraient pas être utilisées pour d'autres motifs que ceux de la présente directive. Les États membres devraient respecter les obligations sur les conditions d'utilisation et de conservation temporaire des données.
- (19) Les données relatives à l'identification d'un contrevenant étant à caractère personnel, les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les dispositions pertinentes de la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil du 27 novembre 2008 relative à la protection des données à caractère personnel traitées dans le cadre de la coopération policière et judiciaire en matière pénale⁽¹⁾ soient appliquées. Sans préjudice de l'observation des exigences procédurales applicables aux recours et aux mécanismes de réparation de l'État membre concerné, la personne concernée devrait dès lors être informée, lors de la notification de l'infraction, des droits d'accès, de rectification et d'effacement de ses données à caractère personnel ainsi que de la durée de conservation légale maximale des données et devrait avoir le droit d'obtenir la correction de toute donnée à caractère personnel erronée ou la suppression immédiate de toute donnée enregistrée illégalement.
- (20) Il devrait être possible pour les pays tiers de participer à l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules pour autant qu'ils aient conclu un accord avec l'Union à cet effet. Un tel accord devrait inclure les dispositions nécessaires en matière de protection des données.
- (21) La présente directive respecte les droits fondamentaux et les principes consacrés notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, tels que visés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne.
- (22) Conformément aux articles 1^{er} et 2 du protocole n° 21 sur la position du Royaume-Uni et de l'Irlande à l'égard de l'espace de liberté, de sécurité et de justice, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et sans préjudice de l'article 4 dudit protocole, ces États membres ne participent pas à l'adoption de la présente directive et ne sont pas liés par celle-ci ni soumis à son application.
- (23) Conformément aux articles 1^{er} et 2 du protocole n° 22 sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption de la présente directive et n'est pas lié par celle-ci ni soumis à son application.
- (24) Afin de réaliser l'objectif d'un échange d'informations entre les États membres grâce à des moyens interopérables, 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 pour ce qui est de tenir compte des modifications pertinentes de la décision 2008/615/JAI et de la décision 2008/616/JAI ou lorsque l'exigent des actes juridiques de l'Union touchant directement à la mise à jour de l'annexe I. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (25) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer»⁽²⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition et à les rendre publics.
- (26) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir assurer un niveau élevé de protection pour tous les usagers de la route dans l'Union en facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière commises dans un autre État membre que celui où le véhicule en cause a été immatriculé, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc en raison de la dimension et des effets de l'action être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à

⁽¹⁾ JO L 350 du 30.12.2008, p. 60.

⁽²⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'exécède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(27) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté et a adopté un avis ⁽¹⁾,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif

La présente directive vise à assurer un niveau élevé de protection de tous les usagers de la route dans l'Union en facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et, partant, l'application des sanctions, lorsque lesdites infractions ont été commises dans un État membre autre que celui où le véhicule a été immatriculé.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique aux infractions en matière de sécurité routière énumérées ci-après:

- a) excès de vitesse;
- b) non-port de la ceinture de sécurité;
- c) franchissement d'un feu rouge;
- d) conduite en état d'ébriété;
- e) conduite sous l'influence de drogues;
- f) non-port du casque;
- g) circulation sur une voie interdite;
- h) usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «véhicule», tout véhicule motorisé, y compris les motocycles, normalement utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises;
- b) «État membre de l'infraction», l'État membre où l'infraction a été commise;

c) «État membre d'immatriculation», l'État membre où est immatriculé le véhicule avec lequel l'infraction a été commise;

d) «excès de vitesse», le dépassement des limites de vitesse en vigueur dans l'État membre de l'infraction, en fonction de la route et du type de véhicule concernés;

e) «non-port de la ceinture de sécurité», le non-respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité ou de l'utilisation obligatoire d'un dispositif de retenue pour enfant conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules ⁽²⁾ et au droit de l'État membre de l'infraction;

f) «franchissement d'un feu rouge», le fait de ne pas s'arrêter à un feu rouge, ou à tout autre signal d'arrêt équivalent, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

g) «conduite en état d'ébriété», le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de l'alcool, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

h) «conduite sous l'influence de drogues», le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de drogues ou d'autres substances ayant des effets similaires, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

i) «non-port du casque», le fait de ne pas porter de casque, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

j) «circulation sur une voie interdite», le fait de circuler illicitement sur une partie de la chaussée, par exemple une bande d'arrêt d'urgence, une voie réservée aux transports publics ou une voie temporairement fermée en raison de congestions ou de travaux, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

k) «usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule», le fait d'utiliser illicitement un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

l) «point de contact national», une autorité compétente désignée pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules;

m) «requête automatisée», une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs ou de tous les États membres ou pays participants;

⁽¹⁾ JO C 310 du 5.12.2008, p. 9.

⁽²⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 26.

n) «détenteur du véhicule», la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation.

Article 4

Procédure pour l'échange d'informations entre États membres

1. Pour les enquêtes relatives aux infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, les États membres permettent aux points de contact nationaux des autres États membres visés au paragraphe 3 du présent article d'accéder à leurs données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules énumérées ci-après et d'y effectuer des requêtes automatisées concernant:

- a) les données relatives aux véhicules; et
- b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer la requête, respectent l'annexe I.

2. Toutes les requêtes sous la forme de demandes sortantes sont effectuées par le point de contact national de l'État membre de l'infraction à l'aide d'un numéro d'immatriculation complet.

Ces requêtes sont effectuées dans le respect des procédures décrites au chapitre 3 de l'annexe de la décision 2008/616/JAI, à l'exception du chapitre 3, point 1, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI, pour lequel l'annexe I de la présente directive s'applique.

L'État membre de l'infraction utilise, en vertu de la présente directive, les données obtenues aux fins d'établir qui est personnellement responsable d'infractions en matière de sécurité routière visées aux articles 2 et 3.

3. Aux fins de l'échange des données visées au paragraphe 1, 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.

4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que l'échange d'informations s'effectue par des moyens électroniques interopérables, sans échange de données provenant d'autres bases de données. Les États membres veillent à ce que cet échange d'informations présente un bon rapport coût-efficacité et qu'il soit sécurisé, et veillent à la sécurité et à la protection des données transmises en utilisant, dans la mesure du possible, les applications informatiques existantes, par exemple celle qui a été spécialement conçue aux fins de l'article 12 de la décision 2008/615/JAI, ainsi que les versions modifiées de ces applications informatiques, dans le respect de l'annexe I de la présente directive et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI. Les versions modifiées des applications informatiques couvrent à la fois l'échange en ligne en temps réel et le mode d'échange par lots, celui-ci permettant d'échanger en un seul message des demandes ou réponses multiples.

5. Chaque État membre prend en charge ses coûts afférents à la gestion, à l'utilisation et à la maintenance des applications informatiques visées au paragraphe 4.

Article 5

Lettre de notification relative à l'infraction en matière de sécurité routière

1. L'État membre de l'infraction décide d'engager ou non des poursuites à propos des infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2.

Lorsque l'État membre de l'infraction décide d'engager ces poursuites, il en informe en conséquence, conformément à son droit national, le propriétaire, le détenteur du véhicule ou toute autre personne identifiée soupçonnée d'avoir commis l'infraction en matière de sécurité routière.

Les informations communiquées comprennent, conformément au droit national, les conséquences juridiques de ladite infraction sur le territoire de l'État membre de l'infraction en vertu du droit dudit État membre.

2. Lorsqu'il envoie la lettre de notification au propriétaire, au détenteur du véhicule ou à toute autre personne identifiée soupçonnée d'avoir commis l'infraction en matière de sécurité routière, l'État membre de l'infraction y inclut, conformément à son propre droit, toutes les informations pertinentes, notamment la nature de l'infraction en matière de sécurité routière visée à l'article 2, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, le titre des textes de droit national qui ont été violés et la sanction ainsi que, lorsqu'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction. À cette fin, l'État membre de l'infraction peut utiliser le modèle figurant à l'annexe II.

3. Lorsque l'État membre de l'infraction décide d'engager des poursuites à propos des infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, il envoie la lettre de notification dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation, s'il est disponible, ou dans l'une des langues officielles de l'État membre d'immatriculation, afin de garantir le respect des droits fondamentaux.

Article 6

Rapports communiqués par les États membres à la Commission

Les États membres adressent un rapport préliminaire à la Commission au plus tard le 7 novembre 2014. Ils adressent également un rapport complet à la Commission au plus tard le 6 mai 2016, et tous les deux ans par la suite.

Le rapport complet indique le nombre de requêtes 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 qui ont échoué.

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

Article 7

Protection des données

1. Les dispositions relatives à la protection des données prévues dans la décision-cadre 2008/977/JAI sont applicables aux données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive.

2. Plus particulièrement, chaque État membre veille à ce que les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive soient, dans un délai approprié, rectifiées lorsqu'elles sont inexactes ou effacées ou verrouillées lorsqu'elles ne sont plus nécessaires, conformément aux articles 4 et 5 de la décision-cadre 2008/977/JAI, et qu'un délai de conservation des données soit fixé conformément à l'article 9 de ladite décision-cadre.

Les États membres veillent également à ce que toutes les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive ne soient utilisées qu'aux fins de l'objectif énoncé à l'article 1^{er}, et que les intéressés aient des droits d'information, d'accès, de rectification, d'effacement et de verrouillage des données, un droit à réparation et un droit à un recours juridictionnel qui soient identiques à ceux adoptés en vertu du droit national en application des dispositions pertinentes de la décision-cadre 2008/977/JAI.

Toutes les dispositions applicables à la protection des données prévues dans les décisions Prüm s'appliquent également aux données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive.

3. Toute personne concernée a le droit d'obtenir des informations sur les données à caractère personnel enregistrées dans l'État membre d'immatriculation qui ont été transmises à l'État membre de l'infraction, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction.

Article 8

Information des usagers de la route dans l'Union

1. La Commission met à disposition sur son site Internet, dans toutes les langues officielles des institutions de l'Union, un résumé des règles qui sont en vigueur dans les États membres et qui entrent dans le champ d'application de la présente directive. Les États membres fournissent à la Commission les informations concernant ces règles.

2. Les États membres fournissent aux usagers de la route les informations nécessaires sur les règles applicables sur leur territoire et sur les mesures d'application de la présente directive, en association avec, parmi d'autres organisations, des organismes de prévention routière, des organisations non gouvernementales actives dans le domaine de la sécurité routière et des clubs automobiles.

Article 9

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 10 en ce qui concerne la mise à jour de l'annexe I au vu du progrès technique afin de tenir compte

des modifications pertinentes de la décision 2008/615/JAI et de la décision 2008/616/JAI ou lorsque l'exigent des actes juridiques de l'Union touchant directement à la mise à jour de l'annexe I.

Article 10

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 6 novembre 2011. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 9 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 9 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 11

Révision de la directive

Au plus tard le 7 novembre 2016, la Commission remet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive par les États membres. Dans son rapport, la Commission se concentre notamment sur les aspects suivants et présente, s'il y a lieu, des propositions pour les couvrir:

— une évaluation de la nécessité d'ajouter d'autres infractions en matière de sécurité routière au champ d'application de la présente directive,

— une évaluation de l'efficacité de la présente directive quant à la réduction du nombre de victimes sur les routes de l'Union, notamment la question de savoir si l'efficacité de la présente directive est affectée par son champ d'application géographique,

- une évaluation de la nécessité de mettre au point des normes communes pour les équipements automatiques de contrôle et pour les procédures. Dans ce contexte, la Commission est invitée à élaborer des lignes directrices en matière de sécurité routière au niveau de l'Union, dans le cadre de la politique commune des transports, afin d'assurer une plus grande convergence au niveau de l'application des règles de circulation routière par les États membres grâce à des méthodes et des pratiques comparables. Ces lignes directrices peuvent au moins porter sur les excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port de la ceinture de sécurité et le franchissement d'un feu rouge,
- une évaluation de la nécessité de renforcer l'application des sanctions en ce qui concerne les infractions en matière de sécurité routière et de proposer des critères communs en ce qui concerne les procédures de suivi en cas de non-paiement d'une pénalité financière, dans le cadre de toutes les politiques pertinentes de l'Union, y compris la politique commune des transports,
- des possibilités d'harmoniser, le cas échéant, les règles de circulation routière,
- une évaluation des applications informatiques visées à l'article 4, paragraphe 4, en vue d'assurer la bonne application de la présente directive ainsi qu'un échange des données précises relatives à l'immatriculation des véhicules d'une façon efficace, rapide, sécurisée et confidentielle.

Article 12

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour

se conformer à la présente directive au plus tard le 7 novembre 2013. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 13

Entrée en vigueur

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

Article 14

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive conformément aux traités.

Fait à Strasbourg, le 25 octobre 2011.

Par le Parlement européen

Le président

J. BUZEK

Par le Conseil

Le président

M. DOWGIELEWICZ

ANNEXE I

ÉLÉMENTS DES DONNÉES SE RAPPORTANT À LA RECHERCHE VISÉS À L'ARTICLE 4

| Poste | O/F ⁽¹⁾ | Commentaires |
|--|--------------------|---|
| Données relatives au véhicule | O | |
| État membre d'immatriculation | O | |
| Numéro du certificat d'immatriculation | O | [A ⁽²⁾] |
| Données relatives à l'infraction | O | |
| État membre d'infraction | O | |
| Date de référence de l'infraction | O | |
| Heure de référence de l'infraction | O | |
| Objet de la recherche | O | Code indiquant le type d'infraction, conformément aux infractions énumérées à l'article 2 1 = excès de vitesse 2 = conduite en état d'ébriété 3 = non-port de la ceinture de sécurité 4 = franchissement d'un feu rouge 5 = circulation sur une voie interdite 10 = conduite sous l'influence de drogues 11 = non-port du casque 12 = usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule |

⁽¹⁾ O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.

⁽²⁾ Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

ÉLÉMENTS DES DONNÉES FOURNIS VISÉS À L'ARTICLE 4

Partie I. Données relatives aux véhicules

| Poste | O/F ⁽¹⁾ | Commentaires |
|---|--------------------|---|
| Numéro du certificat d'immatriculation | O | |
| Numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule | O | |
| Pays d'immatriculation | O | |
| Marque | O | [D.1 ⁽²⁾] par exemple Ford, Opel, Renault, etc. |
| Dénomination commerciale du véhicule | O | (D.3) par exemple Focus, Astra, Mégane |
| Code catégorie UE | O | (J) cyclomoteur, moto, voiture, etc. |

⁽¹⁾ O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.

⁽²⁾ Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE.

Partie II. Données relatives aux détenteurs ou aux propriétaires des véhicules

| Poste | O/F ⁽¹⁾ | Commentaires |
|---|--------------------|--|
| Données relatives aux détenteurs du véhicule | | [C.1 ⁽²⁾] Données correspondant au titulaire du certificat d'immatriculation concerné |
| Nom (raison sociale) du titulaire du certificat d'immatriculation | O | (C.1.1) Utiliser des champs séparés pour le nom de famille, les titres, etc. Le nom est communiqué dans un format imprimable. |
| Prénom | O | (C.1.2) Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales. Le nom est communiqué dans un format imprimable. |
| Adresse | O | (C.1.3) Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable. |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique, association, société, firme, etc. |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | F | Identifiant unique pour la personne ou la société |
| Données relatives aux propriétaires des véhicules | | (C.2) Données correspondant au propriétaire du véhicule |
| Nom ou raison sociale | O | (C.2.1) |
| Prénom | O | (C.2.2) |
| Adresse | O | (C.2.3) |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique, association, société, firme, etc. |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | F | Identifiant unique pour la personne ou la société |
| | | En cas de véhicule mis à la casse, de véhicule ou de plaques d'immatriculation volés ou d'immatriculation périmée, pas d'information sur le propriétaire/détenteur. À la place, le message «information non dévoilée» est renvoyé. |

⁽¹⁾ O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.⁽²⁾ Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE.

ANNEXE II

MODÈLE DE LA LETTRE DE NOTIFICATION

visée à l'article 5

[Page de couverture]

.....
[Nom, adresse et numéro de téléphone de l'expéditeur]

.....
[Nom et adresse du destinataire]

LETTRE DE NOTIFICATION

concernant une infraction en matière de sécurité routière commise en/au/à
[nom de l'État membre où l'infraction a été commise]

Page 2

Le une infraction en matière de sécurité routière commise avec le véhicule immatriculé
immatriculé **[date]**, de marque, modèle.....
a été constatée par
[nom de l'organisme responsable]

[Option 1] (1)

Vous êtes enregistré en tant que titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule précité.

[Option 2] (1)

Le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule précité a indiqué que vous conduisiez ce véhicule lorsque l'infraction en matière de sécurité routière a été commise.

Les précisions concernant l'infraction sont présentées à la page 3 ci-après.

Le montant de l'amende due pour cette infraction est de EUR/monnaie nationale.

L'amende doit être acquittée avant le

Il vous est recommandé de remplir le formulaire de réponse joint (page 4) et de l'envoyer à l'adresse indiquée si vous ne payez pas cette amende.

La présente lettre est traitée conformément au droit national de/du
[nom de l'État membre de l'infraction].

(1) Biffer les mentions inutiles.

Page 3

Précisions concernant l'infraction

a) *Données relatives au véhicule avec lequel l'infraction a été commise:*

Numéro d'immatriculation:

Pays d'immatriculation:

Marque et modèle:

b) *Données concernant l'infraction*

Lieu, date et heure de commission de l'infraction:

.....

.....

Nature et qualification de l'infraction:

.....

.....

excès de vitesse, non-port de la ceinture de sécurité, franchissement d'un feu rouge, conduite en état d'ébriété, conduite sous l'influence de drogues, non-port du casque, circulation sur une voie interdite, usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule ⁽¹⁾

Description détaillée de l'infraction:

.....

.....

Référence aux dispositions légales correspondantes:

.....

.....

Description ou référence de la preuve de l'infraction:

.....

.....

c) *Données concernant le dispositif utilisé pour constater l'infraction ⁽²⁾*Type de dispositif utilisé pour constater l'excès de vitesse, le non-port de la ceinture de sécurité, le franchissement d'un feu rouge, la conduite en état d'ébriété, la conduite sous l'influence de drogues, le non-port du casque, la circulation sur une voie interdite, l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule ⁽¹⁾:

Caractéristiques du dispositif:

.....

Numéro d'identification du dispositif:

.....

Date d'expiration du dernier étalonnage:

.....

d) *Résultat de l'utilisation du dispositif:*

.....

[exemple pour l'excès de vitesse; les autres infractions sont à ajouter:]

La vitesse maximale:

.....

La vitesse mesurée:

.....

La vitesse mesurée corrigée en fonction de la marge d'erreur:

.....

⁽¹⁾ Sans objet si aucun dispositif n'a été utilisé.⁽²⁾ Biffer les mentions inutiles.

Page 4

Formulaire de réponse

(Veuillez compléter en lettres capitales)

A. Identité du conducteur

— Nom complet:

.....

— Date et lieu de naissance:

.....

— Numéro du permis de conduire: délivré le (date): à (lieu):

.....

— Adresse:

.....

B. Liste des questions:

1. Le véhicule, marque numéro d'immatriculation est-il immatriculé à votre nom? oui/non ⁽¹⁾

Dans la négative, le titulaire du certificat d'immatriculation est:

(nom, prénom, adresse)

2. Reconnaissez-vous avoir commis l'infraction? oui/non ⁽¹⁾

3. Dans la négative, pourquoi?

.....

.....

.....

.....

Veuillez envoyer le formulaire rempli dans les soixante jours à compter de la date de la présente notification à l'autorité suivante:

.....

à l'adresse suivante:

.....

INFORMATION

Cette affaire sera examinée par l'autorité compétente de/du

[nom de l'État membre de l'infraction]

Si aucune poursuite n'est engagée, vous en serez informé dans les soixante jours à compter de la réception du formulaire de réponse.

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles

Si des poursuites sont engagées, la procédure suivante s'applique;

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

[à compléter par l'État membre de l'infraction: quelle sera la procédure, avec des précisions sur les voies et la procédure de recours contre la décision d'engager des poursuites. Ces précisions incluent dans tous les cas: le nom et l'adresse de l'autorité chargée des poursuites; le délai de paiement; le nom et l'adresse de l'instance de recours concernée; le délai pour former le recours].

La présente lettre n'entraîne, en tant que telle, aucune conséquence en droit.

DÉCLARATION DE LA COMMISSION CONCERNANT LA BASE JURIDIQUE

"La Commission note que le projet de remplacement de la base juridique proposée par la Commission, à savoir l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE, par l'article 87, paragraphe 2, du TFUE recueille l'assentiment du Conseil comme du Parlement européen. Même si la Commission partage le point de vue des co-législateurs quant à l'importance que revêt la poursuite des objectifs de la directive proposée en matière d'amélioration de la sécurité routière, elle estime néanmoins que, d'un point de vue juridique et institutionnel, l'article 87, paragraphe 2, du TFUE, ne constitue pas la base juridique appropriée et se réserve par conséquent le droit d'utiliser tous les moyens de droit dont elle dispose."
