



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Bruxelles, le 18 février 2015
(OR. en)**

2014/0218 (COD)

PE-CONS 103/14

**TRANS 606
DAPIX 191
ENFOPOL 440
CODEC 2551**

ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet: **DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions
en matière de sécurité routière**

DIRECTIVE (UE) 2015/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du

**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 européen¹,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ JO C 12 du 15.1.2015, p. 115.

² Position du Parlement européen du 11 février 2015 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du

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 Conseil¹ et de la décision 2008/616/JAI du Conseil² (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 État membre autre que celui où le véhicule en cause a été immatriculé. La présente directive vise à garantir, même dans de tels cas, l'efficacité de l'enquête relative aux infractions en matière de sécurité routière.

¹ 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 (JO L 210 du 6.8.2008, p. 1).

² 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).

- (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 des règles de circulation reste un élément essentiel si l'on veut mettre en place des 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 demandé que la nécessité de renforcer encore le contrôle de l'application des règles de la circulation routière soit examinée 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, et d'adopter d'autres mesures visant à faciliter l'exécution transfrontalière des sanctions en ce qui concerne les infractions routières, en particulier celles liées à des accidents graves de la circulation.
- (4) Le 19 mars 2008, la Commission a adopté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontalière de la législation dans le domaine de la sécurité routière, fondée sur l'article 71, paragraphe 1, point c), du traité instituant la Communauté européenne (devenu l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne). La directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil¹ avait toutefois été adoptée sur la base de l'article 87, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. L'arrêt du 6 mai 2014 de la Cour de Justice rendu dans l'affaire C-43/12² a annulé la directive 2011/82/UE au motif qu'elle ne pouvait être valablement adoptée sur la base de l'article 87, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. L'arrêt a maintenu les effets de la directive 2011/82/UE jusqu'à l'entrée en vigueur, dans un délai raisonnable qui ne saurait excéder douze mois à compter de la date du prononcé de l'arrêt, d'une nouvelle directive fondée sur l'article 91, paragraphe 1, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Par conséquent, une nouvelle directive devrait être adoptée sur la base de cet article.

¹ 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 (JO L 288 du 5.11.2011, p. 1).

² Arrêt dans l'affaire Commission contre Parlement et Conseil, C-43/12, EU:C:2014:298.

- (5) Il convient 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 de contrôle automatique en matière de sécurité routière.
- (6) 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 État membre autre que l'État membre d'immatriculation.
- (7) 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 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 transfrontalier d'informations devrait être utilisé 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.
- (8) 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, pourrait accentuer l'effet dissuasif et 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 de la route.

- (9) Les infractions en matière de sécurité routière relevant de la présente directive ne font pas l'objet d'un traitement uniforme dans les États membres. Certains États membres les qualifient, dans leur droit interne, 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 en droit interne.
- (10) Les États membres devraient s'accorder 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. À cette fin, les dispositions des décisions Prüm 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.
- (11) La décision 2008/616/JAI précise les caractéristiques de sécurité concernant l'application informatique existante et les exigences techniques correspondantes concernant l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules. Sans préjudice de l'applicabilité générale de ladite décision, ces caractéristiques de sécurité et ces exigences techniques devraient, pour des raisons d'efficacité réglementaire et pratique, être utilisées aux fins de la présente directive.

- (12) 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 évaluer le fonctionnement des applications informatiques aux fins de la présente directive et présenter un rapport sur celui-ci.
- (13) Le champ d'application de ces applications informatiques 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.
- (14) 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.

- (15) 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 à la lettre de notification, 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 Conseil¹.

¹ 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).

- (16) Les États membres devraient 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 Conseil¹.
- (17) En vue de mener une politique de sécurité routière visant un niveau élevé 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 sur leurs territoires respectifs. 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 d'élaborer des normes communes afin d'établir des méthodes, pratiques et 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 du 8 novembre 1968 sur la circulation routière.

¹ 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).

- (18) Dans 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.
- (19) Lors de la préparation de la révision de la présente directive, la Commission devrait consulter les acteurs pertinents, tels que les services ou organes compétents chargés 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.
- (20) 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, garantis par des arrangements particuliers en matière de protection des données. Ces arrangements devraient tenir 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 mettre au point permettent d'échanger les informations de manière sécurisée et dans des conditions garantissant la confidentialité des données transmises. Les données recueillies dans le cadre 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.

- (21) Le traitement des données à caractère personnel prévu par la présente directive est apte à réaliser les objectifs légitimes poursuivis par la présente directive dans le domaine de la sécurité routière, à savoir garantir 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 et, partant, l'application des sanctions et n'excède pas ce qui est approprié et nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (22) Les données relatives à l'identification d'un contrevenant sont des données à caractère personnel. La directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil¹ devrait s'appliquer aux activités de traitement effectuées en application de la présente directive. Sans préjudice des exigences procédurales applicables aux recours et aux mécanismes de réparation de l'État membre concerné, la personne concernée devrait être informée en conséquence, lors de la notification de l'infraction, des droits d'accès et de rectification et d'effacement de ses données à caractère personnel ainsi que de la durée de conservation légale maximale des données. Dans ce contexte, la personne concernée devrait également avoir le droit d'obtenir la correction de toute donnée à caractère personnel erronée ou la suppression immédiate de toute donnée enregistrée illégalement.

¹ Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

- (23) Dans le cadre des décisions Prüm, le traitement des données relatives à l'immatriculation des véhicules contenant des données à caractère personnel fait l'objet des dispositions spécifiques en matière de protection des données prévues par la décision 2008/615/JAI. À cet égard, les États membres peuvent appliquer ces dispositions spécifiques aux données à caractère personnel qui sont également traitées aux fins de la présente directive pour autant qu'ils veillent à ce que le traitement des données concernant toutes les infractions couvertes par la présente directive soit conforme aux dispositions nationales d'exécution de la directive 95/46/CE.
- (24) 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.
- (25) La présente directive respecte les droits fondamentaux et les principes consacrés par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, notamment le respect de la vie privée et familiale, la protection des données à caractère personnel, le droit à accéder à un tribunal impartial, la présomption d'innocence et les droits de la défense.

- (26) 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 des décisions Prüm 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 agisse selon sa pratique habituelle et 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.
- (27) La Commission devrait analyser l'application de la présente directive afin de définir de nouvelles mesures effectives et efficaces dans le but d'améliorer la sécurité routière. Sans préjudice des obligations de transposition de la présente directive, le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni devraient aussi coopérer avec la Commission dans ce travail d'analyse, s'il y a lieu, afin qu'un rapport complet puisse être fourni en temps voulu sur cette question.

- (28) 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 atteint de manière suffisante par les États membres mais peut en raison des dimensions et des effets de l'action 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 cet objectif.
- (29) Étant donné que le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni n'étaient pas soumis à la directive 2011/82/UE et ne l'ont pas transposée, il convient donc de prévoir un délai supplémentaire suffisamment long pour permettre à ces États membres de le faire.
- (30) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil¹ et a rendu un avis le 3 octobre 2014²,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

¹ Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

² JO ...

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 en facilitant ainsi l'application des sanctions, lorsque lesdites infractions ont été commises dans un État membre autre que celui où le véhicule en cause 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) défaut de port de la ceinture de sécurité;
- c) franchissement d'un feu rouge;
- d) conduite en état d'ébriété;
- e) conduite sous l'influence de stupéfiants;
- f) défaut de port du casque;
- g) circulation sur une voie interdite;
- h) usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre appareil 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) "défaut de 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 Conseil¹ 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;

¹ 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 (JO L 373 du 31.12.1991, p. 26).

- h) "conduite sous l'influence de stupéfiants", le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de stupéfiants ou d'autres substances ayant des effets similaires, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;
- i) "défaut de 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 appareil de communication en conduisant un véhicule", le fait d'utiliser illicitement un téléphone portable ou tout autre appareil 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) "recherche 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;
- 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 donnent aux points de contact nationaux des autres États membres visés au paragraphe 2 du présent article accès à leurs données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules énumérées ci-après et leur permettent d'y effectuer des recherches 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 une recherche respectent l'annexe I.

2. 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.

3. 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.

Ces recherches 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 ladite décision, 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 des infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2 de la présente directive.

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 qui ne sont pas utilisées aux fins de la présente directive. Les États membres veillent à ce que cet échange d'informations présente un bon rapport coût-efficacité et qu'il soit sécurisé. Les États membres veillent à la sécurité et à la protection des données transmises en utilisant, dans la mesure du possible, les applications informatiques existantes, par exemple l'application visée à l'article 15 de la décision 2008/616/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 propres 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 aux infractions 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 énumérées à l'article 2.

Lorsque l'État membre de l'infraction décide d'engager ces poursuites, il en informe, conformément à son droit interne, le propriétaire ou 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 interne, 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 ou 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 droit interne, toutes les informations pertinentes, notamment la nature de cette infraction en matière de sécurité routière, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, le titre des textes de droit interne qui ont été violés et la sanction ainsi que, s'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 énumérées à l'article 2, il envoie la lettre de notification dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, 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

Chaque État membre adresse 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 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.

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 énoncées dans la directive 95/46/CE 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 6 et 12 de la directive 95/46/CE, et qu'un délai de conservation des données soit fixé conformément à l'article 6 de ladite directive.

Les États membres veillent à ce que toutes les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive ne soient utilisées qu'aux fins de l'objectif énoncé à l'article 1^{er} de la présente directive, 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 interne en application des dispositions pertinentes de la directive 95/46/CE.

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 des progrès techniques afin de tenir compte des modifications pertinentes des décisions Prüm 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 ...^{*}. 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.

^{*} JO: prière d'insérer la date de publication de la présente directive.

4. Il importe tout particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, y compris des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués. 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

Sans préjudice des dispositions figurant à l'article 12, paragraphe 1, deuxième alinéa, la Commission transmet au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 7 novembre 2016, 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,
- une évaluation de la nécessité de mettre au point des normes communes pour les équipements de contrôle automatique 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 porter au moins sur les infractions énumérées à l'article 2, points a) à d),

- 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 particulières 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 6 mai 2015. 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.

Par dérogation au premier alinéa, le Royaume de Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord peuvent reporter au 6 mai 2017 la date visée au premier alinéa.

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 quatrième 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.

Fait à ..., le ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE I

Éléments de données nécessaires pour effectuer la recherche visée à l'article 4, paragraphe 1

Poste	O/F(1)	Commentaires
Données relatives au véhicule	O	
État membre d'immatriculation	O	
Numéro d'immatriculation	O	[A(2)]
Données relatives à l'infraction	O	
État membre de l'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 = défaut de port de la ceinture de sécurité 4 = franchissement d'un feu rouge 5 = circulation sur une voie interdite 10 = conduite sous l'influence de stupéfiants 11 = défaut de port du casque 12 = usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre appareil de communication en conduisant un véhicule

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

(2) Code harmonisé; 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 de données fournis à la suite de la recherche effectuée en vertu de l'article 4, paragraphe 1,

Partie I. Données relatives aux véhicules

Poste	O/F (1)	Commentaires
Numéro d'immatriculation	O	
Numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule	O	
État membre d'immatriculation	O	
Marque	O	(D.1 (2)) par exemple Ford, Opel, Renault
Dénomination commerciale du véhicule	O	(D.3) par exemple Focus, Astra, Megane
Code catégorie UE	O	(J) par exemple cyclomoteur, moto, voiture

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

(2) Codes harmonisés, voir la directive 1999/37/CE.

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

Poste	O/F (1)	Commentaires
Données relatives aux détenteurs du véhicule		(C.1 (2)) Données correspondant au titulaire du certificat d'immatriculation.
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.
Sexer	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

Poste	O/F (1)	Commentaires
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) Code harmonisé, 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 de l'infraction]

Page 2

Le, une infraction en matière de sécurité routière commise avec le véhicule immatriculé

[date]

numéro.....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 la pénalité financière due pour cette infraction est de EUR/monnaie nationale.

La pénalité financière 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 pénalité financière.

La présente lettre est traitée conformément au droit interne de/du

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

Précisions concernant l'infraction

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

Numéro d'immatriculation:

État membre 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, 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 (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 défaut de port de la ceinture de sécurité, le franchissement d'un feu rouge, la conduite en état d'ébriété, la conduite sous l'influence de stupéfiants, le défaut de port du casque, la circulation sur une voie interdite, l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre appareil de communication en conduisant un véhicule (1):

Caractéristiques de l'appareil:

.....
.....

Numéro d'identification de l'appareil:

.....
.....

Date d'expiration du dernier étalonnage:

.....
.....

d) Résultat de l'utilisation de l'appareil:

.....
.....

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

La vitesse maximale:

.....
.....

La vitesse mesurée:

.....
.....

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

.....
.....

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

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, veuillez préciser.

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

.....

à l'adresse suivante:

INFORMATIONS

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.

