



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

Bruxelles, le 17 mars 2011

**Dossier interinstitutionnel:
2008/0062 (COD)**

**17506/1/10
REV 1 ADD 1**

**TRANS 369
CODEC 1466
DAPIX 56
ENFOPOL 362
PARLNAT 206**

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

Objet: Position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
- Exposé des motifs du Conseil
Adopté par le Conseil le 17 mars 2011

I. Introduction

Le 19 mars 2008, la Commission a présenté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière.

Des discussions approfondies ont eu lieu pendant la présidence française, au cours du deuxième semestre de 2008. La majorité des délégations ont bien accueilli la proposition, tout en exprimant des préoccupations au sujet de la base juridique de la directive. Lors du Conseil TTE d'octobre 2008, quinze ministres ont marqué leur préférence pour une "solution relevant du troisième pilier". Lors de sa session du 9 décembre 2008, le Conseil TTE n'a donc pas été en mesure de dégager un accord et il a été convenu que les instances préparatoires du Conseil devaient continuer de chercher une solution.

Le 17 décembre 2008, le Parlement européen a rendu son avis en première lecture.

À partir de juillet 2010, le Conseil a repris l'examen de la proposition sur la base de nouvelles pistes présentées par la présidence belge, notamment en ce qui concerne la base juridique (article 87, paragraphe 2, du TFUE, coopération policière). Le 2 décembre 2010, le Conseil a adopté à l'unanimité une conclusion sur l'accord politique concernant cette proposition de directive. À cette occasion, la Commission a publié une déclaration prenant note que le projet de compromis de la présidence recueillait l'unanimité au sein du Conseil, y compris en ce qui concerne le remplacement de la base juridique proposée par la Commission, à savoir l'article 71, paragraphe 1, point c), du TFUE, par l'article 87, paragraphe 2, du TFUE. Même si la Commission partage le point de vue du Conseil 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.

Le 17 mars 2011, le Conseil a adopté sa position en première lecture conformément à la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

II. Analyse de la position du Conseil en première lecture

1. Généralités

Le 19 mars 2008, la Commission a présenté une proposition visant à faciliter l'application de sanctions pour certaines infractions routières commises dans un État membre avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre, grâce à la mise en place d'un système d'échange des données pertinentes entre États membres. La proposition de la Commission concernait quatre infractions à la sécurité routière: excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, non-port de la ceinture de sécurité et franchissement d'un feu rouge, dans la mesure où il s'agit des infractions qui entraînent le plus grand nombre d'accidents et de morts sur les routes européennes. La proposition vise à mettre en place un réseau d'échange de données électroniques dans l'ensemble de l'UE pour permettre d'identifier le propriétaire d'un véhicule, afin que les autorités d'un État membre où une infraction a été commise puissent envoyer une notification au propriétaire du véhicule avec lequel l'infraction a été commise.

Dans sa position en première lecture, le Conseil a indiqué qu'il partageait les objectifs et souscrivait aux principes fondamentaux énoncés dans la proposition de la Commission. Son intention est également d'améliorer la sécurité routière et d'assurer l'égalité de traitement entre les conducteurs indépendamment de leur État de résidence. Il retient toutefois une base juridique différente et envisage un système de mise en œuvre plus simple que celui prévu par la proposition de la Commission. Par ailleurs, l'approche du Conseil garantit une meilleure protection des données à caractère personnel qui sont échangées dans le cadre de la directive, et son champ d'application englobe quatre infractions supplémentaires qui n'étaient pas prévues dans la proposition de la Commission.

2. Questions principales

i) Base juridique

La base juridique de la proposition de la Commission est l'article 71, paragraphe 1, point c), du traité instituant la Communauté européenne (transport)¹.

Étant donné les options juridiques offertes par le TFUE, le Conseil a choisi une autre base juridique (l'article 87, paragraphe 2, du TFUE, coopération policière).

Ayant rendu son avis avant l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission sur ce point.

Comme indiqué ci-dessus, la Commission n'a pas pu reprendre à son compte le changement de base juridique; l'unanimité est donc requise pour parvenir à un accord entre les États membres.

ii) Champ d'application

La Commission proposait que quatre infractions entrent dans le champ d'application de la directive (l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port de la ceinture de sécurité et le franchissement d'un feu rouge).

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

¹ Désormais l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE.

Le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission en ce qui concerne le champ d'application de la directive. Il a suggéré que la Commission remette au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et l'efficacité de la directive qui pourrait, par la suite, déboucher sur une extension du champ d'application de la directive, ce qui correspond, en substance, à ce que prévoyait le Conseil dans sa position en première lecture (à cela près que le PE a proposé un délai de deux ans). Toutefois, les amendements du PE indiquent également que, dans ce rapport, la Commission pourrait présenter des propositions permettant d'harmoniser le matériel de contrôle ainsi qu'une évaluation de la mise en œuvre des lignes directrices pour la sécurité routière.

iii) Définitions

La Commission a proposé une liste de définitions reprenant les termes utilisés dans le texte de sa proposition.

Le Conseil a modifié la proposition de la Commission à cet égard afin d'adapter la liste de définitions aux nouveaux termes utilisés dans sa position en première lecture.

Le Parlement européen a largement suivi la proposition de la Commission tout en introduisant quatre définitions supplémentaires:

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

iv) Lettre de notification

La proposition de la Commission prévoyait qu'un formulaire de notification d'infraction devait être adressé au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule auquel il était *enjoint*, s'il refusait de payer l'amende, de donner des indications concernant le conducteur du véhicule au moment où l'infraction avait été détectée. Il appartenait ensuite à l'État membre dans lequel l'infraction avait été commise de décider de poursuivre ou non le conducteur.

La notification d'infraction contenait les informations nécessaires pour le paiement du montant dû ainsi que des informations sur les possibilités de contestation et de recours. En dernier recours, en cas de non-paiement par l'auteur de l'infraction, la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil s'appliquerait.

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

Le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission en introduisant quelques modifications visant à ajouter davantage d'informations dans la notification d'infraction. Dans le cas où le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ne serait pas le conducteur du véhicule au moment où l'infraction a été commise, il *pourrait* fournir l'identité du conducteur, mais n'est pas tenu de le faire.

v) Protection des données

Dans le cadre de cette directive, la Commission proposait de recourir à la directive 95/46/CE pour garantir la protection des données et prévoyait un droit d'accès, de rectification et d'effacement concernant les données des personnes concernées.

Le Conseil a estimé que, dans le contexte particulier de la directive, en raison de la nouvelle base juridique, il serait plus approprié de faire référence aux dispositions relatives à la protection des données prévues par la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil, ainsi que par les décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI du Conseil.

Le Parlement européen a largement suivi la proposition de la Commission tout en insistant pour qu'un système rigoureux de protection des données soit mis en place afin:

- d'assurer la confidentialité des données transmises;
- de garantir que la personne concernée est informée de ses droits d'accès, de rectification et d'effacement de ses données à caractère personnel;
- d'éviter que les données collectées au titre de la directive ne soient utilisées pour d'autres motifs que ceux spécifiquement liés à la sécurité routière.

Les garanties demandées par le Parlement européen sont largement prévues dans les actes législatifs (décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil et décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI du Conseil) auxquels il est fait référence dans la position du Conseil en première lecture.

vi) Information des citoyens de l'UE

Dans sa proposition, la Commission n'a pas prévu d'informer les conducteurs européens des règles régissant la circulation routière.

Dans sa position en première lecture, le Conseil fait obligation à la Commission de mettre à disposition sur son site web, dans toutes les langues officielles de l'UE, un résumé des règles en vigueur dans les États membres en matière de sécurité routière.

Le Parlement européen a souligné qu'il était important d'informer les conducteurs de la politique en matière de sécurité routière, les informations nécessaires étant fournies aux citoyens de l'UE par les États membres et la Commission. Le site web de la Commission est l'un des moyens proposés par le Parlement européen et il est également mentionné par le Conseil dans sa position en première lecture.

3. Autres amendements adoptés par le Parlement européen

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

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

III. Conclusion

En établissant sa position en première lecture, le Conseil a pleinement pris en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture.

Toutefois, considérant que le texte approuvé par le Conseil en décembre 2010 diffère de manière significative de la proposition de la Commission de 2008 sur laquelle se fondent les amendements du PE, le Conseil n'a pas estimé opportun d'examiner un par un chacun des amendements. En effet, l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne et le changement de base juridique ont contraint le Conseil à remanier la plupart des dispositions de la proposition de la Commission.

En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un certain nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position en première lecture, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.

Les négociations avec le Parlement européen devraient donc débiter en tant que telles en seconde lecture, sur la base du texte approuvé par le Conseil en décembre 2010, plutôt que sur la base de la proposition de la Commission.
