Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/3237

30.12.2024

# DIRECTIVE (UE) 2024/3237 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**du 19 décembre 2024**

**modifiant la directive (UE) 2015/413 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 européen [1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [2],

considérant ce qui suit:

(1) La directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil [3] facilite l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et réduit ainsi l'impunité des contrevenants non résidents. L'efficacité des enquêtes transfrontalières sur les infractions en matière de sécurité routière et de l'exécution des sanctions améliore la sécurité routière, car elle encourage les conducteurs non résidents à commettre moins d'infractions et à adopter une conduite plus sûre.

(2) La connaissance par les citoyens de l'Union des règles en vigueur en matière de sécurité routière, des sanctions applicables dans les différents États membres et de la probabilité élevée d'une sanction inévitable favorise la sécurité routière et réduit le nombre d'infractions en matière de sécurité routière et les risques pour la circulation routière.

(3) L'expérience des autorités répressives intervenant dans les enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière a montré que la formulation actuelle de la directive (UE) 2015/413 ne contribue pas dans la mesure souhaitée à l'efficacité des enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière commises par des conducteurs non résidents et à l'exécution des sanctions pécuniaires. Il en résulte une relative impunité des conducteurs non résidents et une incidence négative sur la sécurité routière dans l'Union. En outre, les droits fondamentaux et procéduraux des conducteurs non résidents ne sont pas toujours respectés dans le cadre des enquêtes transfrontalières, notamment en raison d'un manque de transparence dans la fixation du montant des sanctions pécuniaires et dans les procédures de recours. Par conséquent, la présente directive vise à améliorer l'efficacité des enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière commises avec des véhicules immatriculés dans un État membre autre que celui où l'infraction a été commise (ci-après dénommé «État membre de l'infraction»). Cela contribuerait à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire le nombre de décès dans tous les modes de transport en le ramenant à un niveau proche de zéro d'ici à 2050 et à renforcer la protection des droits fondamentaux et procéduraux des conducteurs non résidents.

(4) Dans son cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 — Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro» du 19 juin 2019, la Commission a réaffirmé son engagement en faveur de l'objectif ambitieux consistant à ramener à près de zéro le nombre de décès et de blessés graves sur les routes de

[1] JO C 228 du 29.6.2023, p. 154.
[2] Position du Parlement européen du 24 avril 2024 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 16 décembre 2024.
[3] Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9).

l'Union d'ici à 2050 («Vision Zéro»), et de l'objectif à moyen terme de réduire de 50 % le nombre de décès et de blessés graves d'ici à 2030, objectif initialement fixé dans la déclaration de La Valette sur la sécurité routière adoptée par les ministres des transports des États membres de l'Union le 29 mars 2017. Afin d'atteindre ces objectifs, la Commission, dans sa communication du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir», a annoncé son intention de réviser la directive (UE) 2015/413.

(5) Le champ d'application de la directive (UE) 2015/413 devrait être étendu à d'autres infractions en matière de sécurité routière afin de garantir l'égalité de traitement des conducteurs. Compte tenu de la base juridique sur laquelle la directive (UE) 2015/413 a été adoptée, à savoir l'article 91, paragraphe 1, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les infractions à ajouter à ladite directive devraient démontrer un lien direct avec la sécurité routière, intervenant sur un comportement dangereux et imprudent qui présente un risque grave pour les usagers de la route. L'extension du champ d'application de la directive (UE) 2015/413 devrait également englober les progrès techniques réalisés dans la détection automatique des infractions en matière de sécurité routière.

(6) Les infractions en matière de sécurité routière sont qualifiées d'infractions administratives ou pénales en vertu du droit national. Par conséquent, selon les procédures nationales applicables, de telles infractions pourraient donner lieu à des poursuites engagées par des autorités administratives ou judiciaires devant des juridictions compétentes en matière administrative ou pénale. Dans la plupart des cas, ces infractions en matière de sécurité routière sont traitées par les États membres au cours d'une procédure de masse qui, dans les cas où l'identification précise du conducteur est requise par le droit de l'État membre de l'infraction comme condition préalable à l'imposition de la sanction concernée, empêche l'application effective d'une décision d'enquête européenne et/ou l'émission d'une telle décision. Les conditions d'émission d'une décision d'enquête européenne énoncées à l'article 6 de la directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil ([4]) ne sont, dans la plupart des cas, pas remplies, de sorte que cette directive ne peut être appliquée, en particulier lorsque les infractions sont qualifiées d'administratives. Dans ce contexte, les autorités nationales de l'État membre de l'infraction, afin de pouvoir identifier les contrevenants avec le degré de certitude requis par leur droit national, devraient disposer d'une procédure efficace pour demander une assistance mutuelle aux autorités nationales compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule avec lequel l'infraction a été commise est immatriculé (ci-après dénommé «État membre d'immatriculation») ou de l'État membre de résidence de la personne concernée. Cette procédure devrait reposer sur des mesures bien définies, qui ne portent pas gravement atteinte aux droits des personnes concernées. Toutefois, cela devrait être sans préjudice des situations où, dans certains cas, les conditions régissant l'application de la directive 2014/41/UE sont réputées remplies, auquel cas les procédures prévues dans ladite directive devraient être appliquées par les États membres liés par ladite directive. Il convient de rappeler qu'un cadre juridique spécifique de l'Union régit la coopération judiciaire en matière pénale, fondée sur le principe de reconnaissance mutuelle des jugements et des décisions judiciaires. Il est donc nécessaire que l'application de la directive (UE) 2015/413 telle qu'elle a été modifiée par la présente directive ne porte pas atteinte aux droits et obligations des États membres découlant d'autres actes législatifs de l'Union applicables en matière pénale, et notamment ceux énoncés dans la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil ([5]) en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires, dans la directive 2014/41/UE en ce qui concerne les procédures d'obtention de preuves, et à l'article 5 de la convention établie par le Conseil conformément à l'article 34 du traité sur l'Union européenne, relative à l'entraide judiciaire en matière pénale entre les États membres de l'Union européenne ([6]) en ce qui concerne les procédures pour l'envoi et la remise de pièces de procédure. En outre, la mise en œuvre de la directive (UE) 2015/413 ne devrait pas non plus affecter les procédures pénales exigeant des garanties spécifiques pour les personnes concernées ni les garanties procédurales pour les suspects et les personnes

([4]) Directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant la décision d'enquête européenne en matière pénale (JO L 130 du 1.5.2014, p. 1).
([5]) 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).
([6]) JO C 197 du 12.7.2000, p. 3.

poursuivies, consacrées par les directives 2010/64/UE ([7]), 2012/13/UE ([8]), 2013/48/UE ([9]), (UE) 2016/343 ([10]), (UE) 2016/800 ([11]) et (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil ([12]).

(7) Les responsabilités et les compétences des points de contact nationaux devraient être définies afin de garantir qu'ils coopèrent de façon harmonieuse avec toutes les autorités compétentes participant aux enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière qui relèvent du champ d'application de la directive (UE) 2015/413 telle qu'elle a été modifiée par la présente directive. Les points de contact nationaux devraient toujours être à la disposition de ces autorités compétentes et répondre à leurs demandes sans retard injustifié, indépendamment de la nature de l'infraction ou du statut juridique de l'autorité compétente, et en particulier de la compétence nationale, infranationale ou locale de l'autorité compétente.

(8) Les bases du système d'échange transfrontalier d'informations établi par la directive (UE) 2015/413 se sont révélées efficaces. Toutefois, d'autres améliorations et adaptations sont nécessaires pour remédier aux problèmes résultant de données manquantes, erronées ou inexactes. Par conséquent, des obligations supplémentaires devraient être imposées aux États membres en ce qui concerne la nécessité de mettre à disposition certaines données dans les bases de données pertinentes et de les mettre à jour afin d'accroître l'efficacité de l'échange d'informations.

(9) Plusieurs États membres sont aujourd'hui confrontés à un phénomène caractérisé par le fait que des infractions graves en matière de sécurité routière sont commises avec des véhicules loués dans d'autres États membres. Les conducteurs de ces véhicules de location qui commettent une infraction en matière de sécurité routière profitent des différences de réglementation entre les États membres et des lacunes dans l'échange d'informations et l'assistance mutuelle pour rester impunis.

(10) Le point de contact national de l'État membre de l'infraction devrait être autorisé à effectuer des consultations automatisées dans les registres de véhicules afin d'extraire des données sur les utilisateurs finaux des véhicules lorsque ces informations sont déjà disponibles. En outre, une période de conservation des données devrait être établie en ce qui concerne l'identité des détenteurs, propriétaires et utilisateurs finaux précédents des véhicules afin de fournir aux autorités les informations appropriées dont elles ont besoin aux fins de l'enquête.

(11) La personne concernée pourrait ne pas connaître le système juridique de l'État membre de l'infraction et ne pas parler sa ou ses langues officielles, raisons pour lesquelles les droits fondamentaux et procéduraux des personnes concernées devraient être mieux protégés. Pour atteindre cet objectif, il convient d'établir des exigences minimales obligatoires concernant le contenu de l'avis d'infraction routière, et de ne plus utiliser le modèle actuel de lettre de notification qui ne contient que des informations de base, tel qu'il figure à l'annexe II de la directive (UE) 2015/413.

(12) Au minimum, l'avis d'infraction routière devrait être rédigé dans un langage compréhensible pour quiconque n'est pas spécialiste du droit et contenir des informations détaillées sur la qualification juridique et les conséquences juridiques de l'infraction en matière de sécurité routière, en particulier en tenant compte du fait que les sanctions applicables aux infractions relevant du champ d'application de la directive (UE) 2015/413 telle qu'elle a été modifiée par la présente directive peuvent être de nature non pécuniaire, telles que les restrictions imposées au droit de conduire de l'auteur de l'infraction. Les droits de la défense devraient également être étayés par la fourniture d'informations détaillées sur le lieu et sur le moment où exercer ces droits dans l'État membre de l'infraction, ainsi que sur les modalités y afférentes. À cet égard, les non-résidents devraient disposer d'un délai suffisant pour introduire un recours par exemple. Une description des procédures in absentia devrait également être fournie, le cas échéant, étant donné que la personne concernée peut ne pas envisager de retourner dans l'État membre de l'infraction pour participer à la procédure. Les options de paiement et les moyens de limiter le volume des sanctions devraient également être facilement compréhensibles afin d'encourager la coopération volontaire. Enfin, étant donné que l'avis d'infraction routière devrait être le premier document que la personne concernée reçoit, il devrait contenir

([7]) 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).

([8]) Directive 2012/13/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 relative au droit à l'information dans le cadre des procédures pénales (JO L 142 du 1.6.2012, p. 1).

([9]) Directive 2013/48/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2013 relative au droit d'accès à un avocat dans le cadre des procédures pénales et des procédures relatives au mandat d'arrêt européen, au droit d'informer un tiers dès la privation de liberté et au droit des personnes privées de liberté de communiquer avec des tiers et avec les autorités consulaires (JO L 294 du 6.11.2013, p. 1).

([10]) Directive (UE) 2016/343 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 portant renforcement de certains aspects de la présomption d'innocence et du droit d'assister à son procès dans le cadre des procédures pénales (JO L 65 du 11.3.2016, p. 1).

([11]) Directive (UE) 2016/800 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la mise en place de garanties procédurales en faveur des enfants qui sont des suspects ou des personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales (JO L 132 du 21.5.2016, p. 1).

([12]) Directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2016 concernant l'aide juridictionnelle pour les suspects et les personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales et pour les personnes dont la remise est demandée dans le cadre des procédures relatives au mandat d'arrêt européen (JO L 297 du 4.11.2016, p. 1).

les informations visées à l'article 13 de la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil ([13]), lesquelles, conformément à son article 13, paragraphe 2, point d), de ladite directive, devraient inclure des informations sur la source des données à caractère personnel, et les informations visées aux articles 13 et 14 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ([14]). Ces informations devraient être fournies dans l'avis d'infraction routière soit directement, soit par une référence au lieu où elles sont mises à disposition. Les États membres doivent aider les usagers de la route à vérifier l'authenticité des avis d'infraction routière et des documents de suivi. À cette fin, les États membres doivent partager entre eux et avec la Commission, par des moyens sûrs, les modèles d'avis d'infraction routière et les modèles de documents de suivi émis par leurs autorités compétentes, qui sont utilisés dans des affaires transfrontalières. Les États membres doivent également s'informer mutuellement des autorités compétentes qui ont le droit d'émettre ces avis d'infraction routière et ces documents de suivi.

(13) Lorsqu'un conducteur non résident est contrôlé sur place dans le cadre d'un contrôle routier, et que cette action donne lieu à des poursuites relatives à une infraction en matière de sécurité routière, un avis d'infraction routière devrait être envoyé au conducteur non résident. En cas de contrôle sur place en rapport avec une infraction en matière de sécurité routière commise par le conducteur non résident et lorsque l'autorité compétente a exécuté la sanction liée à l'infraction commise en faisant payer l'amende sur-le-champ par le conducteur non résident, ce dernier ne devrait recevoir que certains éléments essentiels d'un avis d'infraction routière sur place.

(14) Afin de garantir que la personne concernée est celle qui reçoit effectivement l'avis d'infraction routière et tout document de suivi, et afin d'éviter l'implication erronée de tiers non concernés, il convient d'établir dans la présente directive des règles relatives à la remise de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi.

(15) Tant l'avis d'infraction routière que les éventuels documents de suivi essentiels devraient être envoyés dans la langue du document d'immatriculation du véhicule. Dans les cas où un avis d'infraction routière et des documents de suivi sont envoyés dans une langue que la personne concernée ne comprend pas, cette dernière devrait être autorisée à demander à recevoir les documents de suivi dans une seule langue officielle supplémentaire des institutions de l'Union de son choix, autre que la langue du document d'immatriculation du véhicule. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction devrait faire droit à cette demande.

(16) Un contrôle juridictionnel effectif devrait être prévu pour les cas où les autorités compétentes de l'État membre de l'infraction ne respectent pas les normes linguistiques et les règles relatives à la remise des documents énoncées dans la présente directive, et leur droit national respectif.

(17) Dans les cas où la personne concernée ne peut être identifiée avec le degré de certitude requis par le droit de l'État membre de l'infraction sur la base des informations obtenues dans le registre des véhicules, les États membres devraient coopérer afin de déterminer l'identité de la personne concernée. À cette fin, il convient de mettre en place une procédure d'assistance mutuelle visant à identifier la personne concernée, soit au moyen d'une demande de confirmation, sur la base d'informations déjà détenues par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, soit au moyen d'une demande d'enquête ciblée à mener par les autorités compétentes pertinentes de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence.

(18) Les autorités compétentes des États membres devraient utiliser un formulaire électronique type de demande et de réponse pour l'assistance mutuelle afin de fournir les informations complémentaires demandées par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction nécessaires pour identifier la personne concernée. Les États membres devraient utiliser leurs points de contact nationaux afin de permettre un transfert hautement sécurisé et efficace tant des demandes d'assistance mutuelle sortantes que des réponses entrantes à celles-ci. Les informations demandées devraient être obtenues sans retard injustifié et, en tout état de cause, dans les délais mentionnés dans la présente directive. Lorsqu'il recueille les informations et répond à la demande d'assistance, l'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence qui a reçu la demande tient compte, d'une part, de la nécessité pour la personne concernée d'être informée en temps utile et, d'autre part, de la nécessité pour l'État membre de l'infraction qui a fait la demande de pouvoir prendre les mesures nécessaires en temps utile, notamment en tenant compte des délais de prescription prévus par le droit national de l'État membre de l'infraction.

([13]) Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89).

([14]) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

(19) L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence devrait préciser les motifs sur la base desquels elle peut refuser la fourniture d'une assistance mutuelle aux fins de l'identification de la personne concernée. En particulier, des garanties devraient être mises en place pour éviter de révéler l'identité des personnes protégées, telles que les témoins protégés, dans le cadre de la fourniture d'une assistance mutuelle.

(20) Les États membres devraient être autorisés à utiliser les mêmes procédures nationales que celles qu'ils auraient utilisées si l'infraction en matière de sécurité routière avait été commise par l'un de leurs résidents afin d'identifier la personne concernée qui n'est pas leur résident. Il convient de renforcer la sécurité juridique relative à l'applicabilité de mesures spécifiques prises dans le cadre de ces procédures, notamment en ce qui concerne les documents nécessitant la confirmation ou la contestation de la commission de l'infraction ou imposant aux personnes concernées l'obligation de coopérer pour identifier la personne responsable. Étant donné que ces mesures devraient avoir les mêmes effets juridiques à l'égard des personnes concernées que dans les affaires nationales, ces personnes devraient également bénéficier des mêmes normes en matière de droits fondamentaux et procéduraux.

(21) Lorsque le droit de l'Union ou le droit national prévoit explicitement l'accès à d'autres bases de données nationales ou de l'Union ou la possibilité d'échanger des informations provenant d'autres bases de données nationales ou de l'Union aux fins de la directive (UE) 2015/413, les États membres devraient avoir la possibilité d'échanger des informations en ayant recours à ces bases de données, tout en respectant les droits fondamentaux des personnes non résidentes concernées.

(22) S'il n'est pas possible de délivrer des documents par la poste, par envoi recommandé avec accusé de réception, par envoi recommandé ou par voie électronique de même valeur, l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction devrait être autorisée à confier à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence la remise des documents et des communications à la personne concernée, en vertu de leur propre droit national en la matière. Les États membres devraient utiliser leurs points de contact nationaux afin de permettre un transfert sécurisé et efficace tant de la demande sortante portant sur la délivrance de pièces de procédure que de la réponse entrante à celle-ci.

(23) Il est nécessaire de mettre en évidence qu'il y a un problème non négligeable de non-répression des infractions en matière de sécurité routière commises par des non-résidents et que le problème ne sera peut-être pas résolu efficacement simplement par la modification de l'article 1er de la décision-cadre 2005/214/JAI qui arrête la définition d'une décision.

(24) Étant donné que la décision-cadre 2005/214/JAI n'est pas adaptée au traitement de masse des infractions en matière de sécurité routière, sanctionnées par des mesures pécuniaires de faible montant souvent qualifiées de sanctions administratives, et afin de garantir l'égalité de traitement des conducteurs résidents et non résidents, il convient d'établir des dispositions spécifiques dans la présente directive afin de fournir aux États membres la possibilité d'exécuter les décisions administratives relatives aux amendes pour infraction routière par-delà les frontières et de fournir une assistance mutuelle à cette fin. Cela ne fait pas obstacle à l'application de la décision-cadre 2005/214/JAI.

(25) La Commission, en coopération avec les États membres, doit passer en revue les solutions pour l'accès électronique transfrontalier aux registres des infractions en matière de sécurité routière gérés par les autorités nationales afin d'évaluer les moyens d'améliorer l'accès des citoyens aux avis d'infraction routière et aux documents de suivi qui leur sont adressés.

(26) La demande de divulgation des données relatives à l'immatriculation des véhicules et l'échange des éléments des données dans les affaires transfrontalières devraient être effectués au moyen d'un système électronique unique. Par conséquent, en s'appuyant sur le cadre technique existant déjà, la consultation automatisée de données relatives à l'immatriculation des véhicules au titre de la directive (UE) 2015/413 ne devrait être effectuée qu'au moyen de l'utilisation de l'application informatique hautement sécurisée du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) et des versions modifiées de cette application logicielle. Cette application logicielle devrait permettre un échange rapide, sûr, fiable et sans coûts excessifs de certaines données relatives à l'immatriculation des véhicules entre les États membres, et donc accroître l'efficacité des enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière. Les États membres ne devraient pas échanger d'informations par d'autres moyens, qui auraient un moins bon rapport coût-efficacité et pourraient ne pas garantir la protection des données transmises. Dans le cadre du processus d'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules, les autorités compétentes pourraient être confrontées à des demandes anormales qui pourraient donner lieu à des soupçons d'utilisation abusive du processus d'échange d'informations et exiger que les autorités compétentes prennent des mesures appropriées. Ces demandes anormales pourraient notamment être des demandes qui sont inhabituelles par leur fréquence ou leur contenu, qui sont soudaines ou qui ne concernent que des infractions spécifiques. Les États membres devraient utiliser EUCARIS spécifiquement pour les consultations automatisées des données relatives à l'immatriculation des véhicules et pour l'assistance mutuelle pour identifier la personne concernée, l'assistance mutuelle aux fins de la remise de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi, et l'assistance mutuelle à des fins d'exécution.

(27) Afin de prévenir les pratiques abusives qui ont émergé au cours de la mise en œuvre de la directive (UE) 2015/413 et de protéger les droits fondamentaux des citoyens concernés par les procédures d'échange transfrontalier établies par ladite directive telle qu'elle a été modifiée par la présente directive, les États membres devraient veiller à ce que leurs autorités compétentes et leurs points de contact nationaux chargés de la mise en œuvre de la directive (UE) 2015/413 telle qu'elle a été modifiée par la présente directive respectent pleinement les obligations qui leur sont attribuées sans conférer aux entités juridiques détenues ou gérées à titre privé les activités liées à la mise en œuvre de la présente directive. En particulier, le droit à la protection des données à caractère personnel des personnes concernées, le droit à une bonne administration, le droit à un recours effectif et à accéder à un tribunal impartial, le droit à la présomption d'innocence et les droits de la défense, ainsi que le bon fonctionnement du mécanisme d'échange transfrontalier d'informations établi par la directive (UE) 2015/413 exigent que seules les autorités nationales compétentes désignées et les points de contact nationaux soient en mesure d'engager, de mener et d'exécuter les procédures liées aux infractions en matière de sécurité routière. Cela est sans préjudice de la possibilité pour les autorités compétentes de s'appuyer sur les services d'assistance technique fournis par des entités juridiques détenues ou gérées à titre privé, comme les services postaux, la construction ou l'entretien des radars, et l'analyse de la consommation de drogues ou d'alcool par les laboratoires privés. Une période transitoire de deux ans permettrait aux États membres, qui ont recours aux entités juridiques détenues ou gérées à titre privé dans le cadre de la mise en œuvre de la présente directive, de veiller à ce que leurs autorités compétentes soient pleinement opérationnelles et en mesure de gérer les procédures relatives à l'échange transfrontalier dans le plein respect des règles énoncées dans la directive (UE) 2015/413 telle qu'elle a été modifiée par la présente directive.

(28) La portée des informations que les États membres communiquent à la Commission devrait être étendue de manière à inclure des éléments étroitement liés à l'objectif d'amélioration de la sécurité routière et à inclure des informations sur le nombre d'infractions en matière de sécurité routière commises par les conducteurs de véhicules immatriculés dans un pays tiers et détectées par une autorité compétente d'un État membre. L'objectif de cette extension est de permettre à la Commission d'analyser la situation dans les États membres et de proposer des initiatives sur une base factuelle solide. Afin de compenser la charge administrative supplémentaire pesant sur les autorités des États membres et d'aligner les rapports sur le calendrier d'évaluation de la Commission, il convient de prolonger la période d'établissement des rapports. Une période transitoire devrait être accordée afin que la période de deux ans en cours ne soit pas interrompue.

(29) Pour atteindre les objectifs énoncés dans le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 — Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro», il conviendrait d'envisager la question de la manière de traiter les infractions en matière de sécurité routière commises par les conducteurs de véhicules immatriculés dans un pays tiers. À cette fin, différents moyens de renforcer la coopération et l'échange d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière entre les États membres et les pays tiers doivent être étudiés, à condition qu'une protection équivalente soit accordée aux personnes concernées et que les règles relatives au transfert de données à caractère personnel vers des pays tiers soient respectées. Des solutions numériques spécifiques doivent également être étudiées. Cela serait sans préjudice du droit des États membres de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux avec des pays tiers sur la coopération dans le cadre de la répression des infractions en matière de sécurité routière.

(30) La présente directive ne devrait pas empêcher les États membres de conclure et d'appliquer entre eux des accords bilatéraux ou multilatéraux, dans la mesure où ces accords iraient plus loin que les procédures prévues par la présente directive et contribueraient à les simplifier ou à les faciliter.

(31) Puisque les données relatives à l'identification de la personne concernée constituent des données à caractère personnel au sens du règlement (UE) 2016/679 et de la directive (UE) 2016/680, et que le cadre juridique de l'Union relatif au traitement des données à caractère personnel a été considérablement modifié depuis l'adoption de la directive (UE) 2015/413, les dispositions relatives au traitement des données à caractère personnel devraient être alignées sur le nouveau cadre juridique.

(32) En vertu de l'article 62, paragraphe 6, de la directive (UE) 2016/680, la Commission a réexaminé d'autres actes juridiques adoptés par l'Union qui réglementent le traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes aux fins énoncées à l'article 1er, paragraphe 1, de ladite directive, afin d'apprécier la nécessité de mettre ces actes en conformité avec ladite directive et de formuler, le cas échéant, les propositions nécessaires en vue de modifier ces actes pour assurer une approche cohérente de la protection des données à caractère personnel dans le cadre de ladite directive. Ce réexamen présenté dans la communication de la Commission du 24 juin 2020 intitulée «Marche à suivre en ce qui concerne la mise en conformité de l'acquis de l'ancien troisième pilier avec les règles en matière de protection des données» a permis de déterminer que la directive (UE) 2015/413 figurait parmi ces autres actes à modifier. Il convient donc de préciser dans la présente directive que le traitement des données à caractère personnel devrait également être conforme à la directive (UE) 2016/680, lorsque ledit traitement relève de son champ d'application matériel et personnel.

(33) Tout traitement de données à caractère personnel au titre de la directive (UE) 2015/413 devrait être conforme au règlement (UE) 2016/679, à la directive (UE) 2016/680 et au règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil ([15]) lorsque le traitement relève de leur champ d'application matériel et personnel respectif.

(34) La base juridique pour le traitement des activités nécessaires pour établir l'identité de la personne concernée et transmettre l'avis d'infraction routière et les documents de suivi à la personne concernée est établie dans la directive (UE) 2015/413, conformément à l'article 6, paragraphe 1, premier alinéa, point e), et, le cas échéant, à l'article 10 du règlement (UE) 2016/679 et à l'article 8 de la directive (UE) 2016/680. Conformément aux mêmes règles, la présente directive établit la base juridique de l'obligation faite aux États membres de traiter les données à caractère personnel aux fins de la fourniture d'assistance mutuelle dans le cadre de l'identification des personnes concernées.

(35) Dans certains États membres, les données à caractère personnel des personnes concernées non résidentes sont stockées dans un réseau de serveurs («nuage»). Sans préjudice des règles relatives aux violations de données à caractère personnel énoncées dans le règlement (UE) 2016/679 et la directive (UE) 2016/680, et de celles relatives aux violations de données à caractère personnel et aux incidents de sécurité énoncées dans la directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil ([16]), les États membres devraient veiller à s'informer mutuellement des incidents de cybersécurité liés à ces données.

(36) La Commission devrait apporter un soutien financier proportionné aux initiatives qui améliorent la coopération transfrontalière en matière d'exécution des règles relatives à la sécurité routière dans l'Union. Ce soutien peut aussi être fourni pour des campagnes d'information dans toute l'Union sur les différences entre les droits nationaux, en accordant une attention particulière aux pays voisins.

(37) Il convient de créer un portail en ligne (ci-après dénommé «portail CBE») afin de fournir aux usagers de la route dans l'Union des informations complètes sur les règles de circulation liées à la sécurité routière en vigueur dans les États membres. Il convient que ces informations soient compréhensibles et accessibles à tous. Ces informations devraient comprendre des informations sur les voies de recours, sur les droits accordés aux personnes concernées en vertu de la directive (UE) 2015/143 telle qu'elle a été modifiée par la présente directive, y compris les options linguistiques, des informations sur les règles en matière de protection des données et sur les sanctions applicables, ainsi que, le cas échéant, sur les répercussions non financières applicables et sur les systèmes et moyens disponibles pour le paiement des amendes infligées pour infraction en matière de sécurité routière. Par «répercussions non financières», on entend les systèmes de points de pénalité ou le fait que commettre une infraction en matière de sécurité routière spécifique peut entraîner la déchéance du droit de conduire au moyen d'un retrait temporaire ou définitif du permis de conduire de la personne concernée.

(38) Les États membres devraient s'efforcer de veiller à ce que les recettes générées par les sanctions pécuniaires pour les infractions en matière de sécurité routière, exécutées en vertu de la directive (UE) 2015/413 telle qu'elle a été modifiée par la présente directive, soient utilisées pour accroître la sécurité routière et garantir la transparence des mesures de sécurité routière.

(39) Afin de tenir compte des progrès techniques pertinents ou des modifications des actes juridiques pertinents de l'Union, 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 afin de mettre à jour l'annexe de la présente directive en la modifiant. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([17]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(40) Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre de la directive (UE) 2015/413, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin d'établir les procédures, le contenu et les spécifications techniques, y compris les mesures de cybersécurité, pour les consultations automatisées à effectuer dans le cadre des enquêtes sur les infractions en matière de sécurité routière, le contenu du formulaire électronique type de demande et les moyens

([15]) Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

([16]) Directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, modifiant le règlement (UE) nº 910/2014 et la directive (UE) 2018/1972, et abrogeant la directive (UE) 2016/1148 (directive SRI 2) (JO L 333 du 27.12.2022, p. 80).

([17]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

de transmission des informations relatives à la demande d'assistance mutuelle aux fins de l'identification de la personne concernée, le contenu des formulaires électroniques pour la demande d'assistance mutuelle aux fins de la remise de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi, ainsi que l'utilisation et la maintenance du portail CBE. Les solutions techniques devraient être alignées sur le cadre d'interopérabilité européen et sur les solutions pertinentes pour une Europe interopérable visées dans le règlement (UE) 2024/903 du Parlement européen et du Conseil ([18]). Les compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([19]). Toutefois, jusqu'à ce que les actes d'exécution adoptés par la Commission deviennent applicables, des mesures transitoires pour l'échange automatisé de données relatives à l'immatriculation des véhicules sur la base du système électronique existant devraient être en place afin de ne pas créer d'interruptions dans les échanges de données.

(41) Les États membres doivent veiller à ce qu'il existe des mécanismes adéquats et efficaces pour l'exécution des sanctions pécuniaires et pour leur recouvrement.

(42) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir assurer un niveau élevé de protection pour tous les usagers de la route dans l'Union et l'égalité de traitement des personnes concernées en rationalisant les procédures d'assistance mutuelle entre les États membres dans le cadre des enquêtes transfrontalières sur les infractions en matière de sécurité routière et en renforçant la protection des droits fondamentaux des personnes concernées non résidentes lorsque ces infractions sont commises avec un véhicule immatriculé dans un État membre autre que l'État membre dans lequel l'infraction a été commise, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la portée et des effets de la présente directive, 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 énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(43) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le 24 avril 2023.

(44) Il y a donc lieu de modifier la directive (UE) 2015/413 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive (UE) 2015/413 est modifiée comme suit:

1) Le titre de la directive est remplacé par le texte suivant:

«Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations et l'assistance mutuelle concernant les infractions en matière de sécurité routière».

2) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

«*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 l'exécution des sanctions, lorsque lesdites infractions ont été commises avec un véhicule immatriculé dans un État membre autre que celui où l'infraction a été commise.».

3) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le paragraphe existant est numéroté paragraphe 1;

([18]) Règlement (UE) 2024/903 du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2024 établissant des mesures destinées à assurer un niveau élevé d'interopérabilité du secteur public dans l'ensemble de l'Union (règlement pour une Europe interopérable) (JO L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([19]) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

b) au paragraphe 1, les points suivants sont ajoutés:

«i) non-respect d'une distance de sécurité par rapport au véhicule qui précède;

j) dépassement dangereux;

k) stationnement ou arrêt dangereux;

l) franchissement d'une ou plus d'une ligne continue;

m) circulation en sens interdit;

n) non-respect des règles relatives à la libération et à l'utilisation d'un couloir de secours ou au cédez-le-passage aux véhicules des services d'urgence;

o) utilisation d'un véhicule en surcharge;

p) non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules;

q) délit de fuite;

r) non-respect des règles à un passage à niveau ferroviaire.»;

c) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«Par dérogation au point p) du premier alinéa, la présente directive ne s'applique pas aux comportements qui constituent un manquement aux règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules dans les cas suivants:

a) les informations sur les limites des restrictions, les interdictions ou obligations avec validité zonale, le statut actuel d'accès et les conditions de circulation dans les zones à restrictions d'accès des véhicules, de même que les données relatives aux restrictions d'accès des véhicules qui sont permanentes n'ont pas été élaborées et rendues accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national, conformément au règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission (*);

b) le conducteur ne respecte pas les règles relatives aux redevances et autres taxes à payer avant d'entrer dans une zone soumise à des restrictions d'accès des véhicules.

(*) Règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 122 du 25.4.2022, p. 1).»;

d) l'alinéa suivant est ajouté:

«2. La présente directive est sans effet sur les droits et obligations qui découlent des dispositions suivantes des actes juridiques de l'Union:

a) la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil ([1])*;

b) la directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil ([2])*;

c) les procédures de remise de pièces de procédure prévues à l'article 5 de la convention établie par le Conseil conformément à l'article 34 du traité sur l'Union européenne, relative à l'entraide judiciaire en matière pénale entre les États membres de l'Union européenne ([3])*;

d) les dispositions concernant les droits des suspects et des personnes poursuivies fixées dans la directive 2010/64/UE ([4])*, la directive 2012/13/UE ([5])*, la directive 2013/48/UE ([6])*, la directive (UE) 2016/343 ([7])*, la directive (UE) 2016/800 ([8])* et la directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil ([9])*.

([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).
([2])* Directive 2014/41/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant la décision d'enquête européenne en matière pénale (JO L 130 du 1.5.2014, p. 1).
([3])* JO C 197 du 12.7.2000, p. 3.
([4])* 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).
([5])* Directive 2012/13/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 relative au droit à l'information dans le cadre des procédures pénales (JO L 142 du 1.6.2012, p. 1).
([6])* Directive 2013/48/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2013 relative au droit d'accès à un avocat dans le cadre des procédures pénales et des procédures relatives au mandat d'arrêt européen, au droit d'informer un tiers dès la privation de liberté et au droit des personnes privées de liberté de communiquer avec des tiers et avec les autorités consulaires (JO L 294 du 6.11.2013, p. 1).
([7])* Directive (UE) 2016/343 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 portant renforcement de certains aspects de la présomption d'innocence et du droit d'assister à son procès dans le cadre des procédures pénales (JO L 65 du 11.3.2016, p. 1).
([8])* Directive (UE) 2016/800 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la mise en place de garanties procédurales en faveur des enfants qui sont des suspects ou des personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales (JO L 132 du 21.5.2016, p. 1).
([9])* Directive (UE) 2016/1919 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2016 concernant l'aide juridictionnelle pour les suspects et les personnes poursuivies dans le cadre des procédures pénales et pour les personnes dont la remise est demandée dans le cadre des procédures relatives au mandat d'arrêt européen (JO L 297 du 4.11.2016, p. 1).».

4) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) "véhicule", tout moyen de transport soumis à immatriculation conformément au droit de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de l'infraction, normalement utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises, y compris les ensembles de véhicules ou les remorques;»;

b) le point j) est remplacé par le texte suivant:

«j) "circulation sur une voie interdite", le fait de circuler illicitement sur une partie d'une chaussée permanente qui existe déjà ou sur une partie d'une chaussée temporaire, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;»;

c) le point l) est remplacé par le texte suivant:

«l) "point de contact national", les autorités désignées aux fins de l'échange automatisé des demandes entrantes et des réponses sortantes liées à des données relatives à l'immatriculation de véhicules, des demandes entrantes et sortantes d'assistance mutuelle visant à identifier la personne concernée, des demandes entrantes et sortantes d'assistance mutuelle pour envoyer l'avis d'infraction routière ou les documents de suivi à la personne concernée, et des demandes et réponses entrantes et sortantes d'assistance mutuelle aux fins de l'exécution des décisions administratives définitives relatives aux amendes pour infraction routière infligées pour des infractions en matière de sécurité routière;»;

d) les points suivants sont ajoutés:

«o) "non-respect d'une distance de sécurité par rapport au véhicule qui précède", le fait de ne pas maintenir une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

p) "dépassement dangereux", le dépassement d'un autre véhicule ou d'un autre usager de la route d'une manière qui enfreint les règles applicables en matière de dépassement, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

q) "stationnement ou arrêt dangereux", le stationnement ou l'arrêt d'un véhicule d'une manière qui enfreint les règles applicables en matière de stationnement ou d'arrêt dangereux, au sens du droit de l'État membre de l'infraction. Le non-paiement des frais de stationnement et d'autres infractions similaires ne constituent pas un stationnement ou un arrêt dangereux;

r) "franchissement d'une ou plus d'une ligne continue", un changement de voie au cours duquel un véhicule franchit illégalement au moins une ligne continue, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

s) "circulation en sens interdit", la conduite d'un véhicule en sens inverse du sens de circulation applicable, au sens du droit de l'État membre de l'infraction;

t) “non-respect des règles relatives à la libération et à l’utilisation d’un couloir de secours ou au cédez-le-passage aux véhicules des services d’urgence”, le non-respect des règles applicables visant à laisser passer les véhicules des services d’urgence, tels que les véhicules de police, de secours ou d’incendie, pour leur permettre de parvenir jusqu’au lieu de l’urgence, au sens du droit de l’État membre de l’infraction;

u) “utilisation d’un véhicule en surcharge”, l’utilisation d’un véhicule qui ne satisfait pas aux exigences fixées en matière de poids maximaux autorisés ou de poids maximaux autorisés par essieu, tels qu’ils sont fixés dans les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales transposant la directive 96/53/CE du Conseil (*), ou dans le droit de l’État membre de l’infraction pour les véhicules ou les opérations qui ne sont pas couverts par de telles exigences dans ladite directive;

v) “avis d’infraction routière”, la première décision ou tout autre premier document émis par l’autorité compétente de l’État membre de l’infraction à destination de la personne concernée;

w) “document de suivi”, toute décision ou tout autre document que l’autorité compétente de l’État membre de l’infraction émet après l’avis d’infraction routière en lien avec cet avis ou avec l’infraction en matière de sécurité routière, jusqu’au stade de la saisine d’une autorité compétente habilitée à adopter des décisions juridiquement contraignantes;

x) “personne concernée”, une personne identifiée, conformément au droit de l’État membre de l’infraction, comme étant personnellement responsable d’une infraction en matière de sécurité routière visée à l’article 2, paragraphe 1, ou le détenteur, le propriétaire, l’utilisateur final ou le conducteur du véhicule avec lequel une infraction en matière de sécurité routière visée à l’article 2, paragraphe 1, a été commise, même s’il n’a pas été identifié comme étant personnellement responsable conformément au droit national de l’État membre de l’infraction;

y) “utilisateur final”, toute personne qui n’est ni le détenteur ni le propriétaire du véhicule, mais une autre personne indiquée dans le registre des véhicules de l’État membre d’immatriculation, qui est autorisée à utiliser ce véhicule ou est responsable de ses opérations quotidiennes, notamment dans le cadre d’un contrat de crédit-bail ou de location ou parce que le véhicule fait partie d’une flotte de véhicules à la disposition des employés;

z) “État membre de résidence”, tout État membre dont on peut présumer avec un degré raisonnable de certitude qu’il est le lieu de résidence normale de la personne concernée;

a *bis*) “non-respect des règles relatives aux restrictions d’accès des véhicules”, le non-respect des règles d’accès, clairement et visiblement délimitées, fixées pour toutes les catégories de véhicules, ou certaines, aux fins de la sécurité routière, telles que les zones piétonnes et scolaires, et les pistes cyclables, telles que définies dans le droit de l’État membre de l’infraction;

a *ter*) “délit de fuite”, le fait pour le conducteur, après avoir causé un accident ou une collision, de ne pas s’arrêter pour tenter d’échapper aux conséquences de l’accident ou de la collision, au sens du droit de l’État membre de l’infraction;

a *quater*) “non-respect des règles à un passage à niveau ferroviaire”, le fait de ne pas s’arrêter à un passage à niveau ferroviaire ou d’avoir un comportement dangereux à un passage à niveau ferroviaire, au sens du droit de l’État membre de l’infraction;

a *quinquies*) “autorité compétente”, l’autorité responsable de l’immatriculation des véhicules ou de l’enregistrement des permis de conduire, du lancement des poursuites ou de l’ouverture de l’enquête sur les infractions en matière de sécurité routière visées à l’article 2, paragraphe 1, ou de l’exécution des sanctions correspondantes, conformément au droit de son État membre.

(*) Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).».

5) L’article suivant est inséré:

«*Article 3 bis*

**Points de contact nationaux**

1. Chaque État membre désigne un ou plus d’un point de contact national pour:

a) l'échange automatisé de données relatives à l'immatriculation des véhicules (DIV) conformément à l'article 4;

b) les demandes et réponses entrantes et sortantes d'assistance mutuelle pour identifier la personne concernée conformément à l'article 5 *quater*;

c) les demandes et réponses entrantes et sortantes d'assistance mutuelle pour la remise de l'avis d'infraction routière ou des documents de suivi à la personne concernée conformément à l'article 5 *sexies*; et

d) les demandes et réponses entrantes et sortantes d'assistance mutuelle pour exécuter les décisions administratives définitives relatives aux amendes pour infraction routière infligées pour des infractions en matière de sécurité routière conformément à l'article 5 *septies*.

Les attributions des points de contact nationaux sont régies par le droit applicable de l'État membre concerné.

2. Les États membres veillent à ce que leurs points de contact nationaux respectifs coopèrent entre eux afin que toutes les informations nécessaires soient partagées en temps utile, et à ce que les délais fixés à l'article 5 *bis*, paragraphe 2, à l'article 5 *quater*, paragraphes 7 et 8, soient respectés.».

6) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 4*

**Procédures pour l'échange de DIV et l'assistance mutuelle entre les États membres**

1. Aux fins de l'enquête sur les infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, constatées sur le territoire de l'État membre de l'infraction, l'État membre d'immatriculation autorise les points de contact nationaux de l'État membre de l'infraction à accéder aux DIV nationales suivantes, et leur permet d'y effectuer des consultations automatisées:

a) les données relatives aux véhicules;

b) les données relatives aux détenteurs et, le cas échéant, aux propriétaires et aux utilisateurs finaux des véhicules.

Les données visées au premier alinéa, points a) et b), qui sont nécessaires pour effectuer une consultation sont celles indiquées dans l'annexe.

2. L'État membre de l'infraction veille à ce que seules ses autorités compétentes aient accès aux DIV par l'intermédiaire de ses points de contact nationaux. Lorsqu'elle effectue une consultation sous la forme d'une demande sortante, l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction utilise le numéro d'immatriculation complet du véhicule.

L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction veille à ce que chaque demande sortante comprenne le nom de l'autorité compétente à l'origine de la demande, le nom d'utilisateur de la personne qui traite la demande et le numéro de dossier de la demande.

3. Afin d'établir si une infraction pertinente en matière de sécurité routière a été commise avec un véhicule, l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction peut d'abord demander l'accès, par l'intermédiaire de son point de contact national, aux données techniques relatives aux véhicules énumérées à la section 2, parties I et II, de l'annexe, et uniquement à ces données techniques.

Lorsqu'il est établi qu'une infraction en matière de sécurité routière a été commise avec un véhicule, l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction peut alors demander l'accès, par l'intermédiaire de son point de contact national, aux données à caractère personnel relatives à la personne concernée figurant à la section 2, partie I et parties III à VI, de l'annexe.

4. L'État membre de l'infraction utilise les données obtenues dans le cadre de l'enquête relative aux infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, afin d'établir l'identité de la personne qui est personnellement responsable de ces infractions en matière de sécurité routière au sens du droit de l'État membre de l'infraction.

5. Le point de contact national de l'État membre d'immatriculation veille à ce que les autorités compétentes de l'État membre de l'infraction reçoivent, lorsqu'elles accèdent à des DIV, un message spécifique les informant, au moins dans les cas suivants, du fait que:

a) au moment de l'infraction, le véhicule était enregistré comme détruit;

b) au moment de l'infraction, le véhicule était enregistré comme volé dans un registre national quel qu'il soit;

c) au moment de l'infraction, la plaque d'immatriculation du véhicule était enregistrée comme volée dans un registre national quel qu'il soit;

d) au moment de l'infraction, aucune information relative au véhicule ne figure dans un registre national quel qu'il soit;

e) il apparaît que la consultation n'a pas été faite de manière correcte, sur la base de certaines exigences syntaxiques nationales;

f) les informations demandées ne peuvent pas être divulguées si elles révéleraient l'identité d'une personne protégée conformément au droit de l'État membre d'immatriculation.

6. Le point de contact national de l'État membre d'immatriculation veille à ce que seuls les éléments de données à caractère personnel liés à l'infraction en matière de sécurité routière commise soient partagés.

7. En ce qui concerne l'assistance mutuelle prévue à l'article 5 *quater*, 5 *sexies* ou 5*septies*, les autorités compétentes des États membres veillent à ce que chaque demande d'assistance mutuelle mentionne le nom de l'autorité compétente à l'origine de la demande, le nom d'utilisateur de la personne qui traite la demande et le numéro de dossier de la demande.».

7) L'article suivant est inséré:

«*Article 4 bis*

**Registres nationaux des véhicules**

1. Les États membres veillent à ce que les éléments de données visés à la section 2, parties I à III et V, de l'annexe, s'ils sont disponibles dans leurs registres nationaux des véhicules, soient à jour.

2. Les États membres, aux fins de la présente directive, conservent dans le registre national des véhicules les éléments de données énumérés à la section 2, parties V et VI, de l'annexe, s'ils sont disponibles, pendant au moins douze mois après toute modification relative au détenteur, au propriétaire ou à l'utilisateur final du véhicule, et pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire, au sens du droit des États membres.».

8) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 5*

**Avis d'infraction routière**

1. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction est libre de décider d'engager des poursuites sur les infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1.

Lorsque l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction décide d'engager de telles poursuites, cette autorité compétente émet, dans le délai fixé à l'article 5 *bis*, paragraphe 2, un avis d'infraction routière informant la personne concernée de l'infraction en matière de sécurité routière et, le cas échéant, de la décision d'engager des poursuites.

L'avis d'infraction routière peut servir à des fins autres que celles énoncées au deuxième alinéa, qui sont nécessaires à l'exécution, telles qu'une demande de divulgation de l'identité et de l'adresse de la personne responsable de l'infraction en matière de sécurité routière, une enquête sur la question de savoir si la personne concernée reconnaît ou conteste avoir commis l'infraction en matière de sécurité routière ou une demande de paiement.

2. L'avis d'infraction routière contient au moins les renseignements suivants:

a) une mention du fait que l'avis d'infraction routière est émis aux fins de la présente directive;

b) le nom, l'adresse postale, le numéro de téléphone et l'adresse électronique de l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction;

c) toutes les informations pertinentes concernant l'infraction en matière de sécurité routière, notamment les données relatives au véhicule avec lequel l'infraction a été commise, y compris son numéro d'immatriculation, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, la nature de l'infraction, une référence précise aux dispositions juridiques enfreintes et, le cas échéant, des données concernant l'appareil utilisé pour détecter l'infraction;

d) des informations détaillées sur la qualification juridique de l'infraction en matière de sécurité routière, sur les sanctions applicables et sur les autres conséquences juridiques de l'infraction en matière de sécurité routière, y compris des informations relatives à la déchéance du droit de conduire (y compris les retraits de points ou les autres restrictions au droit de conduire), conformément au droit de l'État membre de l'infraction;

e) des informations détaillées sur le lieu, le moment et les modalités d'exercice des droits de la défense ou sur le lieu, le moment et les modalités d'un recours contre la décision de poursuivre l'infraction en matière de sécurité routière, y compris sur les exigences relatives à la recevabilité d'un tel recours et le délai d'introduction de celui-ci, et sur la question de savoir si, et dans quelles conditions, des procédures in absentia s'appliquent, conformément au droit de l'État membre de l'infraction;

f) le cas échéant, des informations sur les mesures prises pour identifier la personne concernée conformément à l'article 5 *quinquies* et sur les conséquences d'un défaut de coopération;

g) le cas échéant, des informations détaillées sur le nom, l'adresse et le numéro de compte bancaire international (IBAN) de l'autorité auprès de laquelle peut être acquittée la sanction pécuniaire qui a été infligée, sur le délai de paiement et sur les autres modes de paiement viables et accessibles, notamment les applications logicielles spécifiques, pour autant que ces méthodes soient accessibles tant aux résidents qu'aux non-résidents;

h) des informations claires et complètes sur les règles applicables en matière de protection des données, et sur les droits des personnes concernées, y compris une indication de l'endroit où peuvent être obtenues les informations fournies conformément à l'article 13 de la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil (*), ou conformément aux articles 13 et 14 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (**), y compris les informations relatives à la source des données à caractère personnel, ou des informations selon lesquelles les règles généralement applicables en matière de protection des données sont disponibles sur le portail CBE visé à l'article 8 de la présente directive;

i) le cas échéant, des informations détaillées indiquant s'il est possible, et selon quelles modalités, d'obtenir un allègement des sanctions applicables aux infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, y compris moyennant le paiement anticipé d'une sanction pécuniaire;

j) pendant la période transitoire visée à l'article 5 *nonies*, paragraphe 2, et, le cas échéant, une indication claire que l'entité juridique privée qui envoie l'avis d'infraction routière est habilitée par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction conformément à l'article 5 *nonies*, paragraphe 1, et une distinction nette entre les montants réclamés, en fonction de leur base juridique;

k) un lien et, si possible, un code QR vers le portail CBE visé à l'article 8.

3. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction veille à ce qu'un conducteur non résident reçoive un avis d'infraction routière visé au paragraphe 2, lorsque:

a) le conducteur non résident a fait l'objet d'un contrôle sur place lors d'un contrôle routier; et

b) l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction n'a pas exécuté sur-le-champ la sanction liée à l'infraction commise.

L'avis d'infraction routière est envoyé au conducteur non résident, conformément à l'article 5 *bis*, paragraphes 1 et 2.

4. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction veille à ce que, lorsqu'un conducteur non résident a été contrôlé sur place dans le cadre d'un contrôle routier et que cette autorité compétente a exécuté sur-le-champ la sanction liée à l'infraction commise, ce conducteur non résident reçoive au moins les informations suivantes:

a) le reçu de la transaction financière ou une invitation à payer une pénalité pécuniaire dans un délai déterminé;

b) les coordonnées de l'autorité compétente;

c) des informations sur les infractions commises et, le cas échéant, sur la manière de ne pas les commettre à l'avenir;

d) si possible, un lien ou un code QR vers le portail CBE visé à l'article 8.

Les documents et informations visés au premier alinéa sont communiqués dans l'une des langues officielles de l'État membre de l'infraction ou dans toute autre langue officielle des institutions de l'Union jugée appropriée par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction.

5. À la demande de la personne concernée, et conformément au droit de l'État membre de l'infraction, l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction veille à ce que soit accordé l'accès à toutes les informations en sa possession concernant l'enquête sur une infraction en matière de sécurité routière énumérée à l'article 2, paragraphe 1. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction peut considérer une telle demande comme une demande de recours contre la sanction imposée, auquel cas il en informe la personne concernée de manière claire et concise dans l'avis d'infraction routière et l'informe des implications juridiques et procédurales d'une telle demande.

6. Les États membres veillent à ce que le début des délais impartis aux non-résidents pour exercer leur droit de former un recours ou leur droit de demander un allègement des sanctions, conformément au paragraphe 2, points e) et i) respectivement, soit proportionné pour veiller à l'exercice effectif de ces droits et correspond à la date d'envoi ou de réception, par voie postale ou électronique, de l'avis d'infraction routière ou de la décision officielle retenant la responsabilité de la personne concernée.

---

(*) Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89).

(**) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).».

9) Les articles suivants sont insérés:

«*Article 5 bis*

**Remise de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi**

1. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction envoie l'avis d'infraction routière et les documents de suivi aux personnes concernées par voie postale, par envoi recommandé avec accusé de réception, par envoi recommandé ou par voie électronique de même valeur, conformément au chapitre III, section 7, du règlement (UE) nº 910/2014 du Parlement européen et du Conseil (*), conformément au droit de l'État membre de l'infraction.

2. L'avis d'infraction routière adressé au détenteur, au propriétaire ou à l'utilisateur final du véhicule est émis au plus tard onze mois après l'infraction en matière de sécurité routière, lorsque les consultations automatisées visées à l'article 4, paragraphe 1, ont abouti et que l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction a établi l'identité et l'adresse du détenteur, du propriétaire ou de l'utilisateur final du véhicule, avec le degré de certitude requis par son droit national.

Lorsque les consultations automatisées visées à l'article 4, paragraphe 1, n'ont pas abouti ou si l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction n'a pas été en mesure d'établir l'identité et l'adresse du détenteur, du propriétaire ou de l'utilisateur final du véhicule avec le degré de certitude requis par son droit national, l'avis d'infraction routière est émis au plus tard cinq mois après que l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction a établi ces informations.

3. Les États membres sont encouragés à permettre aux personnes concernées de participer à distance aux procédures judiciaires par liaison vidéo.

*Article 5 ter*

**Traduction de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi essentiels**

1. Lorsque l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction décide d'engager des poursuites relatives aux infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, elle émet l'avis d'infraction routière et tout document de suivi essentiel dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule.

Aux fins du présent article, les autorités compétentes de l'État membre de l'infraction décident si un document de suivi est essentiel. Toutefois, les autorités compétentes tiennent compte du fait que la personne concernée doit comprendre les accusations et pouvoir exercer pleinement ses droits de la défense. Cela inclut, en particulier, toutes les informations

pertinentes concernant l'infraction, la nature de l'infraction commise, la sanction infligée, les voies de recours contre cette décision, le délai imparti à cet effet et l'identité de l'organe auprès duquel le recours doit être introduit.

2. Les autorités compétentes de l'État membre de l'infraction décident au cas par cas si tout autre document est essentiel.

3. Il n'est pas obligatoire de traduire les passages des documents essentiels qui ne sont pas pertinents pour permettre aux personnes concernées d'avoir connaissance des faits qui leur sont reprochés. Les autorités compétentes décident si ces passages sont pertinents à cette fin en tenant compte des éléments visés au paragraphe 1, deuxième alinéa.

4. À la demande de la personne concernée, l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction autorise cette personne à recevoir les documents de suivi dans une langue officielle supplémentaire des institutions de l'Union qui n'est pas la langue du document d'immatriculation du véhicule.

5. Les États membres veillent à ce que le niveau de qualité de la traduction de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi soit au moins égal à celui requis en vertu de l'article 3, paragraphe 9, de la directive 2010/64/UE.

6. L'État membre de l'infraction veille à ce que, à la demande de la personne concernée, l'autorité compétente concernée examine, de manière efficace et rapide, l'avis d'infraction routière ou le document de suivi remis à ladite personne, au motif que cet avis d'infraction routière ou ce document de suivi n'est pas conforme au présent article, à l'article 5, 5 *bis* ou 5 *sexies*.

*Article 5 quater*

**Assistance mutuelle aux fins de l'identification de la personne concernée**

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance lorsque les autorités compétentes de l'État membre de l'infraction, après avoir épuisé tous les autres moyens à leur disposition, en particulier après avoir procédé à une consultation automatisée conformément à l'article 4, paragraphe 1, et consulté d'autres bases de données auxquelles elles avaient explicitement accès conformément à la législation de l'Union et à la législation nationale, ne parviennent toujours pas à identifier la personne concernée avec le degré de certitude requis par leur droit national pour engager ou mener les poursuites visée à l'article 5, paragraphe 1.

2. Les États membres se prêtent mutuellement assistance en vertu du présent article. Toutefois, si, après évaluation des circonstances de chacun des cas, il est établi que les conditions prévues à l'article 6 de la directive 2014/41/UE sont remplies, les États membres liés par ladite directive ne peuvent appliquer que cette directive entre eux.

3. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction est libre de décider de demander une assistance mutuelle aux fins de l'obtention des informations additionnelles visées au paragraphe 5.

La demande d'assistance mutuelle ne peut être introduite que par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, conformément au droit de cet État membre.

L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction utilise les données obtenues dans le cadre de l'assistance mutuelle afin d'établir l'identité de la personne qui est personnellement responsable de l'infraction en matière de sécurité routière visée à l'article 2, paragraphe 1, commise sur le territoire de l'État membre de l'infraction.

4. Lorsque l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction décide de demander une assistance mutuelle conformément au paragraphe 1, elle adresse, par l'intermédiaire de son point de contact national, une demande structurée par voie électronique, au point de contact national de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence.

5. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction peut demander à l'État membre d'immatriculation ou à l'État membre de résidence:

a) d'établir l'identité et l'adresse de la personne concernée, conformément au droit de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, y compris en utilisant des bases de données nationales telles que les registres des permis de conduire ou de la population;

b) de demander au détenteur, au propriétaire ou à l'utilisateur final du véhicule avec lequel l'infraction en matière de sécurité routière a été commise de fournir des informations sur l'identité, l'adresse et, si elles sont disponibles, d'autres coordonnées de la personne responsable de l'infraction en matière de sécurité routière, conformément aux

procédures nationales de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, qui doivent s'appliquer comme si la mesure d'enquête concernée était ordonnée par les autorités de cet État membre.

6. La demande structurée par voie électronique comprend les informations suivantes:

a) les éléments des données relatifs à la personne concernée, résultant de la consultation automatisée effectuée conformément à l'article 4, paragraphe 1;

b) s'il est disponible, l'enregistrement visuel du conducteur qui a été extrait d'un appareil de détection, notamment de radars;

c) les données relatives à l'infraction en matière de circulation routière, visées à l'article 2, paragraphe 1;

d) les données relatives au véhicule avec lequel l'infraction en matière de sécurité routière a été commise;

e) un motif justifiant la demande d'assistance mutuelle.

7. À moins qu'elles ne décident d'invoquer l'un des motifs de refus visés au paragraphe 8 ou qu'il ne soit pas possible d'obtenir les informations demandées, les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence recueillent les informations demandées visées au paragraphe 5 sans retard injustifié.

Sans retard injustifié et au plus tard deux mois à compter de la date à laquelle l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence a obtenu les informations demandées, elle répond à la demande par voie électronique par l'intermédiaire de son point de contact national.

L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence respecte les formalités et les procédures expressément demandées par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, dans le cadre de l'obtention des informations demandées, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec sa législation nationale.

8. L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence peut refuser de fournir les informations complémentaires demandées visées au paragraphe 5. Cette faculté lui est conférée uniquement dans l'un, deux ou plusieurs des cas suivants:

a) il existe, en vertu du droit de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, une immunité ou un privilège qui rend impossible la fourniture des informations;

b) la fourniture des informations demandées serait contraire au principe non bis in idem;

c) la fourniture des informations demandées compromettrait une enquête en cours sur une infraction pénale;

d) la fourniture des informations demandées serait contraire ou nuirait aux intérêts essentiels de la sécurité nationale de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, mettrait en danger la source d'information ou amènerait à utiliser des informations classifiées relatives à des activités de renseignement spécifiques;

e) il existe des motifs sérieux de croire que la fourniture des informations demandées serait incompatible avec les obligations de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence au titre de l'article 6 du traité sur l'Union européenne et de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne;

f) la fourniture des informations demandées compromettrait la sécurité d'une personne ou révèlerait l'identité d'une personne protégée au sens du droit de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence.

Au plus tard deux mois après le jour où l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence décide d'appliquer un motif de refus ou établit qu'il n'est pas possible d'obtenir les informations demandées, elle en informe l'État membre de l'infraction par l'intermédiaire de son point de contact national. L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence peut décider de ne pas préciser le motif de refus qu'elle applique dans les cas visés au premier alinéa, points c), d) et f).

*Article 5 quinquies*

**Mesures nationales facilitant l'identification de la personne responsable**

1. Les États membres peuvent prendre toute mesure, en lien avec les infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, énoncée dans leur droit national, dans le but de parvenir à identifier correctement la personne responsable de l'infraction en matière de sécurité routière (ci-après dénommée "personne responsable"), telles que des mesures liées à l'obligation, pour le détenteur, le propriétaire ou l'utilisateur final d'un véhicule, de coopérer aux fins de l'identification de la personne responsable, pour autant que les droits fondamentaux et procéduraux prévus par le droit de l'Union et le droit national soient respectés.

2. En particulier, les autorités compétentes peuvent:

a) remettre des documents aux personnes concernées en rapport avec les infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, y compris des documents demandant aux personnes concernées de confirmer leur responsabilité pour les infractions en matière de sécurité routière;

b) dans toute la mesure du possible, soumettre à des obligations, y compris aux sanctions correspondantes, les personnes concernées qui sont utiles pour identifier la personne responsable.

*Article 5 sexies*

**Assistance mutuelle aux fins de la remise de l'avis d'infraction routière et des documents de suivi**

1. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction peut envoyer l'avis d'infraction routière ou les documents de suivi aux personnes concernées par l'intermédiaire des autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, dans les cas suivants:

a) l'adresse de la personne à qui le document est destiné est inconnue, incomplète ou incertaine;

b) les règles de procédure prévues par le droit de l'État membre de l'infraction exigent une preuve de la remise du document autre que la preuve qui peut être obtenue grâce à la poste, à un envoi recommandé avec accusé de réception, à un envoi recommandé, ou à des moyens électroniques équivalents visés à l'article 5 *bis*, paragraphe 1;

c) il n'a pas été possible de remettre le document par la poste, par envoi recommandé avec accusé de réception, par envoi recommandé ou par des moyens électroniques équivalents visés à l'article 5 *bis*, paragraphe 1;

d) l'État membre de l'infraction a des raisons légitimes de considérer que la remise du document par la poste, par envoi recommandé avec accusé de réception, par envoi recommandé ou par des moyens électroniques équivalents visés à l'article 5 *bis*, paragraphe 1, sera inefficace ou inappropriée dans ce cas particulier.

Les autorités compétentes de l'État membre de l'infraction ou de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence communiquent entre elles par l'intermédiaire de leurs points de contact nationaux respectifs.

2. L'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence veille à ce que l'avis d'infraction routière et les documents de suivi à remettre conformément au paragraphe 1 le soient conformément à son droit national ou, lorsque cela est dûment justifié, selon une méthode particulière demandée par l'État membre de l'infraction, à moins que cette méthode ne soit incompatible avec son droit national.

3. L'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence veille à ce que son autorité compétente fournisse une réponse structurée par voie électronique comprenant:

a) lorsque l'envoi a fonctionné, la date de remise et les données relatives à la personne qui reçoit le document;

b) lorsque l'envoi n'a pas fonctionné, la raison de l'échec de l'envoi de l'avis d'infraction routière ou du document de suivi.

La réponse faisant état d'un envoi réussi est considérée comme une preuve de la remise du document.

*Article 5 septies*

**Assistance mutuelle à des fins d'exécution**

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance en cas de non-paiement d'une amende pour infraction routière infligée pour la commission d'une infraction en matière de sécurité routière visée à l'article 2, paragraphe 1.

2. Après la remise de l'avis d'infraction routière à la personne concernée et en cas de non-paiement d'une amende pour infraction routière infligée par l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, ladite autorité compétente peut demander à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence d'apporter son concours à l'exécution des décisions administratives relatives aux amendes pour infraction routière liées aux infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1.

3. La demande visée au paragraphe 2 n'est présentée que si toutes les conditions suivantes sont remplies:

a) la décision relative à une amende pour infraction routière est de nature administrative, définitive et exécutoire conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables de l'État membre de l'infraction;

b) l'État membre de l'infraction est en possession d'une preuve de la remise à la personne concernée de la demande de paiement de l'amende pour infraction routière;

c) la personne concernée a été informée et a eu la possibilité d'exercer les voies de recours contre la décision administrative infligeant une amende pour infraction routière conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables de l'État membre de l'infraction;

d) l'amende pour infraction routière est supérieure à 70 EUR.

4. L'autorité compétente de l'État membre de l'infraction envoie, par l'intermédiaire de son point de contact national, la demande visée au paragraphe 2 à l'État membre d'immatriculation ou à l'État membre de résidence sous une forme structurée par voie électronique.

5. Si la personne concernée peut démontrer que le paiement de l'amende pour infraction routière a été effectué, l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence en informe immédiatement l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction.

6. L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence reconnaît la décision administrative relative à une amende pour infraction routière qui a été envoyée en vertu du présent article sans qu'aucune autre formalité ne soit requise et prend immédiatement toutes les mesures nécessaires à son exécution, à moins qu'elle ne décide d'invoquer l'un des motifs de non-reconnaissance ou de non-exécution prévus au paragraphe 8.

7. L'exécution de la décision relative à une amende pour infraction routière est régie par les dispositions législatives et réglementaires applicables dans l'État membre d'immatriculation ou dans l'État membre de résidence.

8. L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence peut refuser de reconnaître et d'exécuter la décision administrative relative à une amende pour infraction routière. Cette faculté lui est conférée uniquement si elle a établi une des situations suivantes:

a) l'exécution de la décision relative à une amende pour infraction routière serait contraire au principe ne bis in idem;

b) il existe, en vertu du droit de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, une immunité qui rend impossible l'exécution de la décision administrative relative à une amende pour infraction routière;

c) la décision relative à une amende pour infraction routière n'est plus susceptible d'exécution en vertu du droit de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence en raison du temps qui s'est écoulé;

d) la décision relative à une amende pour infraction routière n'est pas définitive;

e) la décision relative à une amende pour infraction routière ou, à tout le moins, son contenu essentiel, n'est pas traduite, conformément à l'article 5 *ter*;

f) la demande est incomplète et ne peut être complétée par les autorités compétentes de l'État membre de l'infraction;

g) il y a violation des droits fondamentaux ou des principes juridiques fondamentaux tels qu'ils sont consacrés dans la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

Lorsqu'une demande est rejetée, l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence en informe l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, en indiquant les motifs du rejet.

9. La somme d'argent résultant de l'exécution de la décision relative à une amende pour infraction routière revient à l'État membre d'immatriculation ou à l'État membre de résidence, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'État membre de l'infraction et l'État membre d'immatriculation ou l'État membre de résidence. L'argent est perçu dans la monnaie de l'État membre d'immatriculation ou de l'État membre de résidence, selon l'État membre qui a reçu la demande.

10. Les paragraphes 1 à 9 du présent article ne font pas obstacle à l'application de la décision-cadre 2005/214/JAI, d'arrangements ou d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre États membres dans la mesure où ces arrangements ou accords contribuent à simplifier ou à faciliter davantage les procédures d'exécution des sanctions pécuniaires relevant du champ d'application de la présente directive.

*Article 5 octies*

**Spécifications techniques pour l'échange de DIV et l'assistance mutuelle**

1. Les États membres utilisent une application logicielle spécialement conçue et hautement sécurisée du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), ainsi que ses versions mises à jour, pour échanger les informations ou traiter des demandes d'assistance mutuelle, conformément à l'article 3 *bis*, paragraphe 1.

Les États membres veillent à ce que le traitement des données soit sécurisé, performant, rapide et fiable, et à ce qu'il soit effectué par des moyens interopérables au sein d'une structure décentralisée.

2. Les informations échangées par l'intermédiaire d'EUCARIS sont transmises sous une forme cryptée.

3. Au plus tard le 20 janvier 2026, la Commission adopte des actes d'exécution pour établir les procédures, le contenu et les spécifications techniques des logiciels, y compris les mesures de cybersécurité concernant les demandes et réponses structurées par voie électronique liées à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, point a), et les moyens de transmission des informations aux fins de l'assistance mutuelle, y compris l'utilisation de modèles uniformes, et les procédures prévues aux articles 4, 5 *quater*, 5 *sexies* et 5 *septies*. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2.

4. Lorsqu'elle élabore ces actes d'exécution, la Commission tient compte des considérations suivantes:

a) les autorités compétentes doivent avoir la possibilité de détecter un accès direct et un accès indirect lorsque la demande n'émane pas d'un membre connu de la plateforme de communication électronique;

b) les autorités compétentes doivent avoir la possibilité de consulter les demandes afin de s'assurer qu'elles sont dûment justifiées et qu'elles respectent les exigences de la présente directive;

c) la nécessité d'établir des procédures pour permettre aux États membres de prendre les mesures appropriées en réponse aux alertes automatiques et aux demandes anormales, afin d'atténuer les risques concernant les données, ainsi que pour organiser la coopération entre les États membres en matière de suivi, de gestion et d'atténuation des risques, en particulier pour ne pas envoyer de données en réponse à des demandes anormales par dérogation à l'article 4, paragraphe 1;

d) l'État membre d'immatriculation doit avoir la possibilité de demander à l'État membre de l'infraction les détails de l'infraction en matière de sécurité routière avant de lui transmettre les données relatives à l'immatriculation, et de refuser de lui transmettre les données relatives à l'immatriculation si l'État membre de l'infraction ne répond pas à cette demande dans un délai d'un mois;

e) la nécessité de disposer d'un journal des consultations alertant automatiquement les membres en cas de demandes anormales;

f) lorsque les autorités compétentes doivent avoir la possibilité d'échanger des données en mode unique synchrone et lorsqu'elles doivent avoir la possibilité d'échanger des données en mode asynchrone par lots.

5. Tant que les actes d'exécution visés au paragraphe 3 du présent article ne sont pas entrés en application, les consultations automatisées visées à l'article 4, paragraphe 1, de la présente directive sont effectuées conformément aux procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil (**), appliquées en liaison avec l'annexe de la présente directive.

6. Chaque État membre supporte ses propres coûts en ce qui concerne la gestion, l'utilisation, la maintenance et les mises à jour d'EUCARIS et de ses versions modifiées.

*Article 5 nonies*

**Entités juridiques privées**

1. Au plus tard le 20 juillet 2029, les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes n'habilitent pas les entités juridiques détenues ou gérées à titre privé dotées d'une personnalité juridique distincte à exercer des activités liées à l'application de la présente directive.

2. Au cours de la période prenant fin à la date visée au paragraphe 1 (période transitoire), les États membres veillent à ce que seules les autorités compétentes puissent engager et mener les procédures relatives aux infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, telles que les procédures relatives à l'échange d'informations, l'exécution ou tout type d'assistance mutuelle au titre de la présente directive.

(*) Règlement (UE) nº 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 73).

(**) 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).».

10) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 6*

**Rapports et suivi**

1. Au plus tard le 20 janvier 2029, et tous les quatre ans par la suite, chaque État membre transmet à la Commission un rapport sur l'application de la présente directive. Le rapport contient des données et des statistiques correspondant à chaque année civile de la période de référence.

2. Le rapport indique le nombre de consultations automatisées effectuées par l'État membre de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 1, à la suite des infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, commises sur son territoire, et adressées au point de contact national de l'État membre d'immatriculation, ainsi que les types d'infractions au sujet desquelles des demandes ont été envoyées et le nombre de demandes ayant échoué, classées selon le type d'échec. Ces informations peuvent être fondées sur les données fournies par l'intermédiaire d'EUCARIS.

Le rapport inclut également une description de la situation au niveau national concernant la suite donnée aux infractions en matière de sécurité routière et à tout problème connexe rencontré par les États membres. La description contient au moins:

a) le nombre total d'infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, qui sont enregistrées et ont été détectées automatiquement ou sans que la personne concernée ait été identifiée sur place;

b) le nombre d'infractions en matière de sécurité routière visées à l'article 2, paragraphe 1, qui sont enregistrées et ont été commises avec des véhicules immatriculés dans un État membre autre que l'État membre dans lequel l'infraction a été commise et qui ont été détectées automatiquement ou sans que la personne concernée ait été identifiée sur place;

c) le nombre d'appareils de détection automatiques fixes ou mobiles, y compris les radars de contrôle de la vitesse;

d) le nombre de sanctions pécuniaires payées volontairement par des non-résidents;

e) le nombre de demandes d'assistance mutuelle et de réponses transmises par voie électronique conformément à l'article 5 *quater*, et le nombre de demandes de ce type pour lesquelles les informations n'ont pas été fournies;

f) le nombre de demandes d'assistance mutuelle et de réponses transmises par voie électronique conformément à l'article 5 *sexies*, et le nombre de demandes de ce type pour lesquelles il n'a pas été possible de remettre les documents;

g) le nombre de demandes d'assistance mutuelle et de réponses transmises par voie électronique conformément à l'article 5 *septies*, le nombre de demandes de ce type pour lesquelles il a été possible d'exécuter les sanctions et le nombre de demandes de ce type pour lesquelles il n'a pas été possible d'exécuter les sanctions.

3. Le rapport indique également le nombre et le type d'infractions en matière de sécurité routière énumérées à l'article 2, paragraphe 1, commises par des conducteurs avec un véhicule immatriculé dans un pays tiers.

4. La Commission évalue les rapports transmis par les États membres et informe le comité visé à l'article 10 *bis*, paragraphe 1, de leur contenu au plus tard six mois après réception des rapports de tous les États membres.».

11) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 7*

**Obligations supplémentaires**

Les entités juridiques détentrices, propriétaires ou utilisatrices finales de véhicules soumis à l'échange de données en vertu de la présente directive ont le droit d'obtenir des informations sur le traitement de leurs données.

Les États membres s'informent mutuellement des incidents de cybersécurité, notifiés conformément à l'article 23 de la directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil (*), lorsque les incidents concernent des données stockées dans des nuages virtuels ou des services d'hébergement en nuage virtuels ou physiques.

(*) Directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, modifiant le règlement (UE) nº 910/2014 et la directive (UE) 2018/1972, et abrogeant la directive (UE) 2016/1148 (directive SRI 2) (JO L 333 du 27.12.2022, p. 80).».

12) L'article suivant est inséré:

«*Article 7 bis*

**Soutien financier à la coopération transfrontalière**

La Commission apporte un soutien financier aux initiatives qui contribuent à la coopération transfrontalière en matière d'application des règles de circulation liées à la sécurité routière dans l'Union, en particulier l'échange de bonnes pratiques, et à l'utilisation de méthodes et de techniques intelligentes en matière d'application des règles dans les États membres, en renforçant les capacités des autorités répressives. Un soutien financier peut également être fourni pour des campagnes de sensibilisation portant sur l'application transfrontalière des règles de circulation liées à la sécurité routière et des campagnes d'information dans l'ensemble de l'Union sur les différences entre les législations nationales.».

13) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 8*

**Portail d'information sur les infractions en matière de sécurité routière (portail CBE)**

1. La Commission met en place et gère un portail en ligne sur les infractions en matière de sécurité routière (ci-après dénommé "portail CBE"), disponible dans toutes les langues officielles des institutions de l'Union, consacré au partage d'informations avec les usagers de la route sur les règles en vigueur dans les États membres dans le domaine couvert par la présente directive, y compris lorsque cela est particulièrement important, sur la manière d'en assurer le respect. Le portail CBE comprend des informations sur les voies de recours, sur les droits accordés aux personnes concernées en vertu de la présente directive, y compris les options linguistiques, des informations sur les règles en matière de

protection des données et sur les sanctions applicables, ainsi que, le cas échéant, sur les répercussions non financières applicables et sur les systèmes et moyens disponibles pour le paiement des amendes infligées pour infraction en matière de sécurité routière.

2. Le portail CBE est compatible avec l'interface établie en vertu du règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil (*) et avec d'autres portails ou plateformes ayant une finalité similaire, tels que le portail européen e-Justice.

3. Aux fins du présent article, les États membres transmettent à la Commission des informations actualisées. Les États membres veillent à ce qu'un lien vers le portail en ligne soit fourni sur les sites internet des autorités compétentes.

(*) Règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil du 2 octobre 2018 établissant un portail numérique unique pour donner accès à des informations, à des procédures et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, et modifiant le règlement (UE) nº 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1).».

14) L'article suivant est inséré:

«*Article 8 bis*

**Accords bilatéraux et multilatéraux entre États membres**

La présente directive ne fait pas obstacle à l'application d'arrangements ou d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre États membres dans la mesure où ces arrangements ou accords contiennent des exigences supplémentaires par rapport à celles imposées par la présente directive et contribuent à simplifier ou à faciliter davantage les procédures prévues par la présente directive.».

15) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 9*

**Actes délégués**

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 10 afin de modifier l'annexe en la mettant à jour au vu des progrès techniques ou lorsque l'exigent des actes juridiques de l'Union touchant directement à la mise à jour de l'annexe.».

16) Les articles suivants sont insérés:

«*Article 10 bis*

**Comité**

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

*Article 10 ter*

**Rapport de la Commission**

Au plus tard le 20 juillet 2030, puis tous les dix-huit mois après réception des rapports visés à l'article 6, paragraphe 2, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive par les États membres.

*Article 10 quater*

**Rapports durant la période transitoire**

Au plus tard le 6 mai 2026, les États membres transmettent un rapport complet à la Commission conformément aux deuxième et troisième alinéas du présent article.

Le rapport complet indique le nombre de consultations automatisées effectuées par l'État membre de l'infraction à la suite d'infractions commises sur son territoire et adressées aux points de contact nationaux des États membres 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; cette description est fondée sur la proportion de ces infractions ayant fait l'objet d'un avis d'infraction routière.

(*) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).».

17) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 11*

**Révision**

Au plus tard le 20 juillet 2030, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive par les États membres. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition adressée au Parlement européen et au Conseil en vue d'une nouvelle révision de la présente directive en ce qui concerne l'inclusion d'autres infractions, dans la mesure où les données des États membres montrent leurs effets positifs et quantifiables sur la sécurité routière.».

18) L'annexe I est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.

19) L'annexe II est supprimée.

*Article 2*

**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 20 juillet 2027. 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.

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 3*

**Entrée en vigueur**

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

*Article 4*

**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 19 décembre 2024.

| *Par le Parlement européen* | *Par le Conseil* |
|---|---|
| *La présidente* | *Le président* |
| R. METSOLA | BÓKA J. |

*ANNEXE*

**Éléments des données nécessaires pour effectuer la consultation visée à l'article 4, paragraphes 1 et 3**

1. Éléments des données de la consultation initiale (demande sortante)

| Élément | O [1] | Remarques |
|---|---|---|
| État membre d'immatriculation | O | Signe distinctif [2] de l'État membre d'immatriculation du véhicule |
| Numéro d'immatriculation | O | Numéro d'immatriculation complet du véhicule |
| Données relatives à l'infraction et/ou au contrôle du véhicule | | |
| Lieu de l'infraction ou du contrôle du véhicule | O | Adresse ou marquage kilométrique routier de l'endroit où l'infraction ou le contrôle du véhicule a eu lieu |
| État membre de l'infraction et/ou du contrôle du véhicule | O | Signe distinctif [2] de l'État membre de l'infraction |
| Autorité compétente | O | Nom de l'autorité compétente qui est chargée de demander les données ou des poursuites |
| Nom d'utilisateur | O | Nom d'utilisateur de la personne qui est chargée de demander les données ou des poursuites |
| Numéro de l'affaire | O | Numéro de l'affaire fourni par l'autorité compétente qui est chargée de demander les données ou des poursuites |
| Date de référence de l'infraction et/ou du contrôle du véhicule | O | |

| Élément | O [1] | Remarques |
|---|---|---|
| Heure de référence de l'infraction et/ou du contrôle du véhicule | O | |
| Objet de la consultation | O | Code indiquant le type d'infraction en matière de sécurité routière, conformément aux infractions énumérées à l'article 2, paragraphe 1<br>1. = Excès de vitesse<br>2. = Conduite en état d'ébriété<br>3. = Défaut de port de la ceinture de sécurité<br>4. = Franchissement d'un feu rouge<br>5. = Circulation sur une voie interdite<br>10. = Conduite sous l'influence de stupéfiants<br>11. = Défaut de port du casque<br>12. = Usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre appareil de communication en conduisant un véhicule<br>14. = Non-respect d'une distance de sécurité par rapport au véhicule qui précède<br>15. = Dépassement dangereux<br>16. = Stationnement ou arrêt dangereux<br>17. = Franchissement d'une ou plus d'une ligne continue<br>18. = Circulation en sens interdit<br>19. = Non-respect des règles relatives à la libération et à l'utilisation d'un couloir de secours ou au cédez-le-passage aux véhicules des services d'urgence<br>20. = Utilisation d'un véhicule en surcharge<br>33. = Non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules<br>34. = Délit de fuite<br>35. = Non-respect des règles à un passage à niveau ferroviaire |

(1) O = communication obligatoire de l'élément de données.
(2) Signe distinctif conformément à l'article 37 de la convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968, ou code d'un État membre d'EUCARIS.

2. Éléments des données fournis à la suite de la consultation initiale entamée en vertu de l'article 4, paragraphes 1 et 3

Partie I. Données relatives aux véhicules fournies conformément à l'article 4, paragraphes 1 et 3

| Élément | O/F [2] | Remarques [3] |
|---|---|---|
| Numéro d'immatriculation | O | (Code A) Numéro d'immatriculation complet du véhicule |
| Numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule [1] | O | (Code E) Numéro de châssis complet/ numéro d'identification du véhicule |
| État membre d'immatriculation | O | Signe distinctif [4] de l'État membre d'immatriculation du véhicule |
| Marque | O | (Code D.1) Marque du véhicule demandé, par exemple Ford, Opel, Renault |
| Dénomination(s) commerciale(s) | O | (Code D.3) Dénomination commerciale du véhicule, par exemple Focus, Astra, Megane |
| Code catégorie UE | O | (Code J) par exemple N1, M2, N2, L, T |
| Date de la première immatriculation | O | (Code B) Date de la première immatriculation du véhicule |
| Date de la dernière immatriculation | O | (Code I) Date de la dernière immatriculation du véhicule |
| Langue | O | Langue du document d'immatriculation du véhicule |
| Demandes précédentes | F | Dates des demandes précédentes sur le véhicule |

(1) VIN = numéro d'identification du véhicule.
(2) O = Communication obligatoire de l'élément de données lorsqu'il est disponible dans tout registre national d'un État membre, F = Communication facultative de l'élément de données.
(3) Les codes sont harmonisés conformément aux annexes I et II de 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).
(4) Signe distinctif conformément à l'article 37 de la convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968, ou code d'un État membre d'EUCARIS.

Partie II. Données relatives aux véhicules fournies conformément à l'article 4, paragraphes 1 et 3

| Élément | O/F [1] | Remarques [2] |
|---|---|---|
| Masse en charge maximale techniquement admissible, sauf pour les motocycles | O | (Code F.1) |
| Masse en charge maximale admissible du véhicule en service dans l'État membre d'immatriculation | O | (Code F.2) |
| Masse en charge maximale admissible de l'ensemble en service dans l'État membre d'immatriculation | O | (Code F.3) |
| Masse du véhicule en service avec carrosserie et dispositif d'attelage en cas de véhicule tracteur de catégorie autre que $M_1$ (en kg) | O | (Code G) |
| Nombre d'essieux | O | (Code L) |
| Empattement (en mm) | O | (Code M) |
| Pour les véhicules d'une masse totale supérieure à 3 500 kg, distribution de la masse en charge maximale techniquement admissible entre les essieux: | O | |
| essieu n° 1 (en kg) | | (Code N.1) |
| essieu n° 2 (en kg), le cas échéant | | (Code N.2) |
| essieu n° 3 (en kg), le cas échéant | | (Code N.3) |
| essieu n° 4 (en kg), le cas échéant | | (Code N.4) |
| essieu n° 5 (en kg), le cas échéant | | (Code N.5) |
| Masse maximale remorquable techniquement admissible de la remorque: | O | |
| remorque freinée (en kg) | | (Code O.1) |
| remorque non freinée (en kg) | | (Code O.2) |
| Moteur: | F | |

| Élément | O/F [1] | Remarques [2] |
|---|---|---|
| Type de carburant ou source d'énergie | | (Code P.3) |
| Norme Euro | F | (Code V.9) |

[1] O = Communication obligatoire de l'élément de données lorsqu'il est disponible dans tout registre national d'un État membre, F = Communication facultative de l'élément de données.
[2] Les codes sont harmonisés conformément aux annexes I et II de 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).

Partie III. Données relatives aux détenteurs et aux propriétaires des véhicules

| Élément | O/F [1] | Remarques [2] |
|---|---|---|
| Données relatives au détenteur du véhicule | | (Code C.1)<br>Les données correspondent au titulaire du certificat d'immatriculation concerné |
| Nom ou raison sociale | O | (Code C.1.1)<br>Utiliser des champs séparés pour le nom ou la raison sociale, les particules et les titres communiqués dans un format imprimable |
| Prénom | O | (Code C.1.2)<br>Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales communiqués dans un format imprimable |
| Adresse | O | (Code C.1.3)<br>Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison et l'annexe, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable |
| Moyens de communication électroniques | F | Adresse électronique pour les services d'envoi recommandé électronique conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 1 |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique ou morale |

| Élément | O/F [1] | Remarques [2] |
|---|---|---|
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | O | Identifiant unique pour la personne ou la société |
| Données relatives au propriétaire du véhicule | | (Code C.2)<br>Les données correspondent au propriétaire du véhicule |
| Nom ou raison sociale | O | (Code C.2.1)<br>Utiliser des champs séparés pour le nom ou la raison sociale, les particules et les titres communiqués dans un format imprimable |
| Prénom | O | (Code C.2.2)<br>Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales communiqués dans un format imprimable |
| Adresse | O | (Code C.2.3) |
| Moyens de communication électroniques | F | Adresse électronique pour les services d'envoi recommandé électronique conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 1 |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique ou morale |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | O | Identifiant unique pour la personne ou la société |

[1] O = Communication obligatoire de l'élément de données lorsqu'il est disponible dans tout registre national d'un État membre, F = Communication facultative de l'élément de données.

[2] Les codes sont harmonisés conformément aux annexes I et II de 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).

Partie IV. Données relatives aux utilisateurs finaux des véhicules

| Élément | O/F [1] | Remarques |
|---|---|---|
| Données relatives aux utilisateurs finaux du véhicule | | Les données correspondent à l'utilisateur final du véhicule |
| Nom ou raison sociale | O | Utiliser des champs séparés pour le nom ou la raison sociale, les particules et les titres communiqués dans un format imprimable |
| Prénom | O | Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales communiqués dans un format imprimable |
| Adresse | O | Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison et l'annexe, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable |
| Moyens de communication électroniques | F | Adresse électronique pour les services d'envoi recommandé électronique conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 1 |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique ou morale |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | O | Identifiant unique pour la personne ou la société |

[1] O = Communication obligatoire de l'élément de données lorsqu'il est disponible dans tout registre national d'un État membre, F = Communication facultative de l'élément de données.

Partie V. Données au moment où l'infraction en matière de sécurité routière a été commise relatives aux détenteurs et propriétaires précédents du véhicule faisant l'objet de la consultation initiale visée à la section 1 de la présente annexe, conformément à l'article 4 *bis*, paragraphe 2

| Élément | O/F [1] | Remarques [2] |
|---|---|---|
| Données relatives aux détenteurs précédents du véhicule | | (Code C.1)<br>Les données correspondent au titulaire du certificat d'immatriculation concerné |
| Nom ou raison sociale | O | (Code C.1.1)<br>Utiliser des champs séparés pour le nom ou la raison sociale, les particules et les titres communiqués dans un format imprimable |
| Prénom | O | (Code C.1.2)<br>Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales communiqués dans un format imprimable |
| Adresse | O | (Code C.1.3)<br>Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison et l'annexe, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable |
| Moyens de communication électroniques | F | Adresse électronique pour les services d'envoi recommandé électronique conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 1 |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique ou morale |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | O | Identifiant unique pour la personne ou la société |
| Données relatives aux propriétaires précédents du véhicule | | (Code C.2)<br>Les données correspondent au propriétaire précédent du véhicule |

| Élément | O/F [1] | Remarques [2] |
|---|---|---|
| Nom ou raison sociale | O | (Code C.2.1)<br>Utiliser des champs séparés pour le nom ou la raison sociale, les particules et les titres communiqués dans un format imprimable |
| Prénom | O | (Code C.2.2)<br>Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales communiqués dans un format imprimable |
| Adresse | O | (Code C.2.3) |
| Moyens de communication électroniques | F | Adresse électronique pour les services d'envoi recommandé électronique conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 1 |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique ou morale |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | O | Identifiant unique pour la personne ou la société |

[1] O = Communication obligatoire de l'élément de données lorsqu'il est disponible dans tout registre national d'un État membre, F = Communication facultative de l'élément de données.

[2] Les codes sont harmonisés conformément aux annexes I et II de 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).

Partie VI. Données au moment où l'infraction a été commise relatives à l'utilisateur final précédent du véhicule faisant l'objet de la consultation initiale visée à la section 1 de la présente annexe, conformément à l'article 4 *bis*, paragraphe 2

| Élément | O/F [1] | Remarques |
|---|---|---|
| Données relatives aux utilisateurs finaux précédents du véhicule | | Les données correspondent à l'utilisateur final précédent du véhicule |
| Nom ou raison sociale | O | Utiliser des champs séparés pour le nom ou la raison sociale, les particules et les titres communiqués dans un format imprimable |
| Prénom | O | Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales communiqués dans un format imprimable |
| Adresse | O | Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison et l'annexe, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable |
| Moyens de communication électroniques | F | Adresse électronique pour les services d'envoi recommandé électronique conformément à l'article 5 *bis*, paragraphe 1 |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique ou morale |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | O | Identifiant unique pour la personne ou la société |

[1] O = Communication obligatoire de l'élément de données lorsqu'il est disponible dans tout registre national d'un État membre, F = Communication facultative de l'élément de données.