

## Échange d'informations au sein de l'Union européenne concernant les infractions routières

En 2011, le Parlement européen et le Conseil ont adopté une directive facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. L'objectif était d'améliorer la sécurité routière en créant une base pour l'application des sanctions dans le cas d'infractions au code de la route commises par des conducteurs non-résidents. La Cour de justice de l'Union européenne a annulé la directive en mai 2014, au motif qu'elle avait été adoptée en vertu d'une base juridique erronée. Elle a néanmoins permis d'en maintenir les effets pendant une année supplémentaire. En juillet 2014, la Commission européenne a proposé une nouvelle directive afin d'assurer la continuité des dispositions de la précédente.

### Contexte

La directive de 2011 ([2011/82/UE](#)) a été adoptée après trois années de négociation. En ce qui concerne la base juridique, la Commission européenne avait d'abord proposé que le texte relève de la politique des transports, notamment en raison des mesures visant à améliorer la sûreté des transports. Cependant, le Conseil a estimé que la base juridique devait être la coopération policière et, afin d'éviter de retarder davantage la mise en œuvre des mesures, le Parlement a [accepté](#) d'adopter la directive en vertu de cette base juridique.

En conséquence, la Commission a par la suite décidé de remettre en question la base juridique de la directive devant la Cour de justice de l'Union européenne. Dans son arrêt du 6 mai 2014 ([affaire C-43/12](#)), la Cour a annulé la directive, au motif qu'elle aurait dû être adoptée sur la base de la politique des transports (article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne), mais a maintenu ses effets pendant un délai maximal de douze mois, jusqu'à l'entrée en vigueur d'une nouvelle directive.

### Nouvelle proposition

En juillet 2014, la Commission européenne a proposé une nouvelle directive ([2014/0218\(COD\)](#)) qui est quasiment identique à la directive annulée, à l'exception des modifications dues à la correction de la base juridique, y compris quelques ajustements techniques dans le domaine de la protection des données.

La directive annulée étant fondée sur la coopération policière, le Royaume-Uni, l'Irlande et le Danemark n'étaient donc – conformément aux traités – pas liés par ses dispositions. Par conséquent, l'effet le plus notable du changement de base juridique est que ces trois États membres seront à présent tenus de transposer la directive, une fois celle-ci adoptée.

Pour le reste, le contenu de la proposition de directive n'a globalement pas changé. L'État membre dans lequel est commise une infraction routière peut accéder aux données relatives à l'immatriculation des véhicules de l'État membre dans lequel le véhicule concerné est immatriculé. À cette fin, la directive prévoit une procédure faisant appel à un réseau d'échange de données électroniques. L'État membre dans lequel l'infraction a été commise a la possibilité d'obtenir le nom et l'adresse du détenteur ou du propriétaire du véhicule, et ainsi d'envoyer un courrier à l'auteur présumé de l'infraction. La directive s'applique aux huit infractions en matière de sécurité routière énumérées ci-après: a) excès de vitesse, b) non-port de la ceinture de sécurité, c) franchissement d'un feu rouge, d) conduite en état d'ébriété, e) conduite sous l'influence de drogues, f) non-port du casque, g) circulation sur une voie interdite, h) usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.

## Procédure

Les négociations interinstitutionnelles sur cette proposition ont montré que les parties étaient toutes globalement désireuses de voir la nouvelle directive entrer en vigueur en mai 2015, de sorte que les effets juridiques ne soient pas discontinués. Un seul trilogue, en décembre 2014, a suffi pour parvenir à un [accord informel](#) sur la proposition de directive, prévoyant notamment une période de deux ans pour que les trois États membres qui n'étaient pas concernés par la directive annulée transposent la nouvelle en droit national. Cet accord a été approuvé par la commission des transports et du tourisme en janvier 2015. La prochaine étape de la [procédure législative](#) est l'adoption par le Parlement de sa position en première lecture lors de la plénière de février (février I).