PARLEMENT EUROPÉEN

2004 *2009*

Commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures

2008/0062(COD)

11.8.2008

AMENDEMENTS
6 - 36

Projet d'avis
Renate Weber
(PE409.621v01-00)

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière

Proposition de directive
(COM(2008)0151 – C6-0149/2008 – 2008/0062(COD))

AM_Com_LegOpinion

Amendement 6
Sarah Ludford

Proposition de directive
Titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL	DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité ***routière***	facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité ***et de la circulation routières***
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)	(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Or. en

Justification

La directive est une occasion réelle d'aider les villes et les régions d'Europe à se doter de politiques concrètes et durables en matière de transport, à la lumière du Livre vert de la Commission sur le transport urbain et de son examen en cours par le Parlement. C'est pourquoi le titre et la base juridique de cette directive doivent être modifiés.

Amendement 7
Sarah Ludford

Proposition de directive
Visa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son ***article 71, paragraphe 1 point c)***,	vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son ***article 71, paragraphe 1***,

Or. en

Justification

La directive est une occasion réelle d'aider les villes et les régions d'Europe à se doter de politiques concrètes et durables en matière de transport, à la lumière du Livre vert de la

Commission sur le transport urbain et de son examen en cours par le Parlement. C'est pourquoi le titre et la base juridique de cette directive doivent être modifiés.

Amendement 8
Sarah Ludford

Proposition de directive
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 bis) Les États membres ont mis en œuvre, chacun de leur côté, des mesures de gestion de la circulation et du stationnement afin d'accroître la mobilité dans leurs villes lorsque la capacité de l'infrastructure routière ne suffit pas à absorber la demande.

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour gérer la circulation et le stationnement dans le cadre de leurs stratégies de mobilité urbaine. C'est particulièrement important à la lumière du Livre vert de la Commission sur le transport urbain et de son examen en cours par le Parlement.

Amendement 9
Sarah Ludford

Proposition de directive
Considérant 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 ter) Dans le cadre de la mise en œuvre de politiques de transport durables, éléments clés de la lutte contre le changement climatique, les États membres recourent de plus en plus à des mécanismes novateurs, comme des restrictions de la circulation ou des instruments de nature économique, pour

relever des défis précis dans certains domaines, tels que la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, les embouteillages et la gestion du trafic.

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport novatrices et durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation, afin de relever des défis tels que le changement climatique, la pollution et les embouteillages.

Amendement 10
Sarah Ludford

Proposition de directive
Considérant 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 quater) Ces instruments peuvent impliquer par exemple la fixation de redevances pour l'utilisation du réseau routier ou l'instauration de péages à l'entrée de zones vertes ou de zones de protection de l'environnement. Afin de ne pas entraver le flux de la circulation, l'accès à ces zones est rarement délimité par des infrastructures matérielles, mais est géré par la voie administrative. Leur crédibilité dépend en partie du caractère objectif et équitable de leur application.

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation. Pour que les citoyens acceptent ces politiques, elles doivent être mises en œuvre équitablement et les sanctions ne doivent pas pouvoir être évitées, par exemple par des contrevenants d'autres États membres.

Amendement 11
Sarah Ludford

Proposition de directive
Considérant 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(3) Afin d'améliorer la sécurité routière dans toute l'Union européenne et de garantir l'égalité de traitement entre les contrevenants résidents et non-résidents, les sanctions devraient être appliquées quel que soit l'État membre dans lequel est immatriculé le véhicule avec lequel une infraction a été commise. Il convient à cet effet de mettre en place un système d'échange d'informations transfrontière.	(3) Afin d'améliorer la sécurité routière ***et la gestion de la circulation et afin d'encourager le développement de politiques de transport durables*** dans toute l'Union européenne et de garantir l'égalité de traitement entre les contrevenants résidents et non-résidents, les sanctions devraient être appliquées quel que soit l'État membre dans lequel est immatriculé le véhicule avec lequel une infraction a été commise. Il convient à cet effet de mettre en place un système d'échange d'informations transfrontière.

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport novatrices et durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation, afin de relever des défis tels que le changement climatique, la pollution et les embouteillages.

Amendement 12
Sarah Ludford

Proposition de directive
Considérant 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(4) Ce système est particulièrement utile dans le cas des infractions routières détectées par des dispositifs automatiques qui ne permettent pas d'établir immédiatement l'identité du contrevenant,	(4) Ce système est particulièrement utile dans le cas des infractions routières détectées par des dispositifs automatiques qui ne permettent pas d'établir immédiatement l'identité du contrevenant,

telles que l'excès de vitesse ou le franchissement d'un feu rouge. Il est aussi utile pour permettre le suivi des infractions où la vérification des données d'immatriculation peut s'avérer nécessaire, dans le cas où le véhicule a été arrêté. C'est notamment le cas de la conduite en état d'ivresse.	telles que l'excès de vitesse ou le franchissement d'un feu rouge, ***l'utilisation d'un couloir d'autobus ou l'accès non autorisé à une zone à péage ou à une zone verte.*** Il est aussi utile pour permettre le suivi des infractions où la vérification des données d'immatriculation peut s'avérer nécessaire, dans le cas où le véhicule a été arrêté. C'est notamment le cas de la conduite en état d'ivresse.

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques durables en matière de transport et de gestion de la circulation. Certaines mesures consistent dans la détection automatisée des véhicules (afin d'éviter les embouteillages que créeraient des postes de péage). Pour que les citoyens acceptent ces politiques, elles doivent être mises en œuvre équitablement et les sanctions ne doivent pas pouvoir être évitées, par exemple par des contrevenants d'autres États membres.

Amendement 13
Sarah Ludford

Proposition de directive
Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) La gravité eu égard à la sécurité routière est le critère à retenir pour les types d'infraction que doit couvrir ce système, ainsi que ***leur existence dans la législation de tous les États membres***. Il convient donc de prendre en considération l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port de la ceinture de sécurité ***et*** le franchissement d'un feu rouge. La Commission continuera à suivre les développements dans toute l'UE concernant les autres infractions ***routières ayant des conséquences graves sur*** la sécurité routière, et étudiera le cas échéant	(5) La gravité eu égard à la sécurité routière est le critère à retenir pour les types d'infraction que doit couvrir ce système, ainsi que ***les efforts que fournissent les États membres dans le domaine de la gestion de la circulation et du stationnement en vue d'accroître la mobilité et de mettre en place des politiques de transport durables***. Il convient donc de prendre en considération l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port de la ceinture de sécurité et le franchissement d'un feu rouge***, le non-paiement des redevances***

la possibilité de proposer une révision de la directive afin qu'elle s'applique à ces infractions***, notamment la conduite sous l'influence de drogues, l'utilisation des téléphones mobiles et la conduite sans assurance***.	***routières, le non-paiement des droits d'accès à une zone de protection de l'environnement ou le non-respect des règles qui la régissent, les infractions aux règles de stationnement, l'utilisation de couloirs d'autobus et de tramway et les infractions aux règles de la circulation***. La Commission continuera à suivre les développements dans toute l'UE concernant les autres infractions ***affectant*** la sécurité routière, ***notamment la conduite sous l'influence de drogues, l'utilisation des téléphones mobiles et la conduite sans assurance, ainsi que les politiques de transport durables,*** et étudiera le cas échéant la possibilité de proposer ***dès que possible*** une révision de la directive***, à la suite d'un rapport sur sa mise en œuvre,*** afin qu'elle s'applique à ces infractions.
	Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation. Pour que les citoyens acceptent ces politiques, elles doivent être mises en œuvre équitablement et les sanctions ne doivent pas pouvoir être évitées, par exemple par des contrevenants d'autres États membres.

Amendement 14
Sarah Ludford

Proposition de directive
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) Afin de garantir son efficacité, il convient que le système couvre les phases allant de la détection de l'infraction jusqu'à l'envoi de la notification d'infraction, établie sur la base d'un modèle normalisé, au titulaire du certificat d'immatriculation	(6) Afin de garantir son efficacité, il convient que le système couvre les phases allant de la détection de l'infraction jusqu'à l'envoi de la notification d'infraction, établie sur la base d'un modèle normalisé, au titulaire du certificat d'immatriculation

du véhicule en cause. Lorsqu'une décision à titre définitive a été prise, la décision-cadre 2005/214/*JAI* du Conseil concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires ***s'applique***.	du véhicule en cause. Lorsqu'une décision à titre définitive a été prise, la décision-cadre 2005/214/*JAI* du Conseil concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires ***peut s'appliquer. Lorsque cette décision-cadre ne peut s'appliquer, par exemple lorsque les décisions de sanction ne relèvent pas d'une infraction pénale, l'effectivité des sanctions devrait être garantie par d'autres mesures d'exécution.***

Or. en

Justification

L'effectivité des sanctions transmises entre les États membres est garantie par la décision-cadre 2005/214/JAI pour les décisions relevant d'une infraction pénale. Toutefois, comme cette décision-cadre ne couvre pas l'ensemble des cas de figure dans l'Union européenne, d'autres modes d'application des sanctions doivent être mis en place afin de compléter la décision-cadre, particulièrement quand les sanctions sont décidées par voie administrative.

Amendement 15
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d bis) non-paiement des redevances routières;

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport novatrices et durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation, afin d'améliorer la rapidité des transports publics dans les villes et d'encourager les transferts modaux. Toutes les villes européennes doivent relever les mêmes défis, comme le changement climatique, la pollution ou les embouteillages. Il est donc essentiel de mettre en place un mécanisme d'exécution transfrontière pour soutenir ces politiques novatrices.

Amendement 16
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point d ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d ter) non-paiement des droits d'accès aux zones de protection de l'environnement ou non-respect de celles-ci;

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport novatrices et durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation, afin d'améliorer la rapidité des transports publics dans les villes et d'encourager les transferts modaux. Toutes les villes européennes doivent relever les mêmes défis, comme le changement climatique, la pollution ou les embouteillages. Il est donc essentiel de mettre en place un mécanisme d'exécution transfrontière pour soutenir ces politiques novatrices.

Amendement 17
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point d quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d quater) infractions de stationnement;

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport novatrices et durables, comme l'instauration de

péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation, afin d'améliorer la rapidité des transports publics dans les villes et d'encourager les transferts modaux. Toutes les villes européennes doivent relever les mêmes défis, comme le changement climatique, la pollution ou les embouteillages. Il est donc essentiel de mettre en place un mécanisme d'exécution transfrontière pour soutenir ces politiques novatrices.

Amendement 18
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point d quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d quinquies) infractions aux règles de la circulation;

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport novatrices et durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation, afin d'améliorer la rapidité des transports publics dans les villes et d'encourager les transferts modaux. Toutes les villes européennes doivent relever les mêmes défis, comme le changement climatique, la pollution ou les embouteillages. Il est donc essentiel de mettre en place un mécanisme d'exécution transfrontière pour soutenir ces politiques novatrices.

Amendement 19
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point d sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d sexies) toute autre infraction grave aux règles de la sécurité routière.

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport novatrices et durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation, afin d'améliorer la rapidité des transports publics dans les villes et d'encourager les transferts modaux. Toutes les villes européennes doivent relever les mêmes défis, comme le changement climatique, la pollution ou les embouteillages. Il est donc essentiel de mettre en place un mécanisme d'exécution transfrontière pour soutenir ces politiques novatrices.

Amendement 20
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 2 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(d) «autorité compétente», ***l'autorité responsable de la base nationale des documents d'immatriculation des véhicules;***	(d) «autorité compétente», ***un point de contact unique, dans chaque État membre, chargé de faciliter la mise en œuvre de la présente directive***;

Or. en

Amendement 21
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d bis) "autorité centrale", l'autorité chargée de garantir la protection des données dans chaque État membre;

Or. en

Amendement 22
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 2 – point d ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d ter) "décision administrative définitive", toute décision définitive qui impose le paiement d'une amende et qui n'est pas visée par la définition donnée à l'article 1er de la décision-cadre 205/214/JAI;

Or. en

Amendement 23
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 2 – point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(h bis) "non-paiement des redevances routières", le défaut de paiement d'une redevance spécifique à l'utilisation du réseau routier; cela inclut les droits d'accès à certaines zones ou les droits d'utilisation de certaines routes en fonction de critères environnementaux, ou le non-respect de règles qui imposent le paiement d'une redevance;

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport novatrices et durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation, afin d'améliorer la rapidité des transports publics dans les villes et d'encourager les transferts modaux. Toutes les villes européennes doivent relever les mêmes défis, comme le changement climatique, la pollution ou les embouteillages. Il est donc essentiel de mettre en place un

mécanisme d'exécution transfrontière pour soutenir ces politiques novatrices.

Amendement 24
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 2 – point h ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(h ter) "zone de protection de l'environnement", une zone interdite aux véhicules qui ne remplissent pas certaines normes en matière d'émissions, sauf moyennant paiement d'une redevance;

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport novatrices et durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation, afin d'améliorer la rapidité des transports publics dans les villes et d'encourager les transferts modaux. Toutes les villes européennes doivent relever les mêmes défis, comme le changement climatique, la pollution ou les embouteillages. Il est donc essentiel de mettre en place un mécanisme d'exécution transfrontière pour soutenir ces politiques novatrices.

Amendement 25
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 2 – point h quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(h quater) "infraction de stationnement", le fait de laisser un véhicule à l'arrêt sur un emplacement de stationnement en ne respectant pas les modalités et conditions

d'utilisation de cet emplacement, ou sur une route où le stationnement est interdit par la législation en vigueur dans l'État d'infraction;

Or. en

Justification

La directive doit refléter les efforts que fournissent les villes et les régions d'Europe pour mettre en œuvre des politiques de transport novatrices et durables, comme l'instauration de péages, l'aménagement de zones vertes et des mesures de restriction de la circulation, afin d'améliorer la rapidité des transports publics dans les villes et d'encourager les transferts modaux. Toutes les villes européennes doivent relever les mêmes défis, comme le changement climatique, la pollution ou les embouteillages. Il est donc essentiel de mettre en place un mécanisme d'exécution transfrontière pour soutenir ces politiques novatrices.

Amendement 26
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. La notification d'infraction contient une description des détails pertinents de l'infraction en cause et indique le montant de la pénalité financière que le titulaire est invité à payer, les possibilités de contestation par le titulaire des motifs de la notification d'infraction et de recours contre une décision imposant une pénalité financière, ainsi que la procédure à suivre en cas de litige ou de recours.	2. La notification d'infraction contient ***l'objet de la notification, le nom de l'autorité compétente pour l'application des sanctions, le nom de l'autorité compétente chargée d'appliquer la présente directive et*** une description des détails pertinents de l'infraction en cause et indique le montant de la pénalité financière que le titulaire est invité à payer, ***et la date à laquelle la pénalité doit être acquittée,*** les possibilités de contestation par le titulaire des motifs de la notification d'infraction et de recours contre une décision imposant une pénalité financière, ainsi que la procédure à suivre en cas de litige ou de recours.

Or. en

Justification

Le contenu de la notification doit être le plus complet possible afin de fournir au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule des informations sur l'infraction commise, l'administration compétente et les voies de recours possibles. La notification d'infraction doit également indiquer de manière claire la date à laquelle l'amende doit être acquittée.

Amendement 27
Philip Bradbourn

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Toute pénalité financière infligée en vertu de la présente directive doit être non discriminatoire en termes de nationalité et être imposée conformément à la législation de l'État d'infraction.

Or. en

Amendement 28
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La notification d'infraction informe le titulaire qu'il doit remplir un formulaire de réponse s'il n'envisage pas de payer l'amende.	3. La notification d'infraction informe le titulaire qu'il doit remplir un formulaire de réponse ***dans un délai donné*** s'il n'envisage pas de payer l'amende. ***En cas de refus de paiement, le titulaire est informé dans la même notification que ce refus peut être transmis à l'autorité compétente de l'État de résidence pour exécution de la décision de sanction.***

Or. en

Justification

Cet amendement vise à garantir le suivi effectif des infractions en permettant la transmission du refus de paiement, quelle que soit la raison, aux autorités de l'État de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation. La notification d'infraction doit également indiquer de manière claire la date à laquelle une réponse doit être donnée.

Amendement 29
Philip Bradbourn

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	5 bis. Aucune sanction n'est imposée pour une infraction commise avant la date de l'entrée en vigueur de la présente directive.

Or. en

Amendement 30
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 5 bis
	Suivi des infractions routières
	1. Lorsque la pénalité financière n'a pas été payée et que les procédures à suivre en cas de litige ou de recours ont été épuisées, la décision-cadre 2005/214/JAI s'applique en ce qui concerne les sanctions visées à l'article 1er de ladite décision-cadre.
	2. Dans les mêmes cas de non-réponse que ceux cités au paragraphe 1, mais concernant des sanctions n'entrant pas

dans le champ d'application de la décision-cadre 2005/214/JAI, l'État d'infraction transmet la décision administrative définitive à l'autorité compétente de l'État de résidence pour exécution de la sanction.

Or. en

Justification

Cet amendement vise à prévoir que les pénalités financières transmises au titulaire, mais qui ne sont pas payées par ce dernier, peuvent voir leur application garantie soit par la décision-cadre 2005/214/JAI, soit par la transmission de la décision finale à l'État de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation.

Amendement 31
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 5 ter
	Reconnaissance et exécution des sanctions
	1. Les autorités compétentes de l'État de résidence reconnaissent une décision administrative définitive qui a été transmise conformément à l'article 5 bis, paragraphe 2, sans aucune autre formalité et prennent sans délai toutes les mesures nécessaires pour son exécution, étant précisé que l'exécution de la décision est régie par la loi de l'État de résidence de la même manière qu'une sanction pécuniaire de l'État de résidence, sauf si l'autorité compétente décide de se prévaloir d'un des motifs de non-reconnaissance ou de non-exécution suivants:
	a) le droit de l'État de résidence prévoit une immunité qui rend impossible

l'exécution de la décision;

b) l'intéressé n'a pas été informé de son droit de former un recours et du délai pour le faire.

2. L'autorité compétente de l'État d'infraction informe immédiatement l'autorité compétente de l'État de résidence de toute décision ou mesure qui s'oppose à l'exécution de la décision. L'État de résidence met fin à l'exécution de la décision dès qu'il est informé par l'autorité compétente de l'État d'infraction de cette décision ou mesure.

Or. en

Justification

Cet amendement prévoit un système de reconnaissance et d'application des sanctions dans les cas où la décision-cadre 2005/214/JAI n'est pas applicable. L'application de la sanction relève de l'État de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation.

Amendement 32
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 5 quater
	Informations transmises par l'État de résidence
	L'autorité compétente de l'État de résidence informe sans tarder l'autorité compétente de l'État d'infraction par tout moyen laissant une trace écrite:
	a) de la réception d'une décision définitive à mettre à exécution, et des suites qui lui ont été données;
	b) de toute décision de ne pas exécuter une décision, accompagnée des motifs la

justifiant;

c) de l'exécution de la décision dès qu'elle est achevée.

Or. en

Justification

Cet amendement complète le système de reconnaissance et de transmission des infractions tel que défini dans les amendements précédents, en prévoyant que l'État de résidence informe l'État d'infraction de la suite donnée, quelle que soit cette dernière, à la décision de sanction.

Amendement 33
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 8 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. La Commission est assistée par un comité sur l'application de la législation sur la sécurité ***routière***.	1. La Commission est assistée par un comité sur l'application de la législation sur la sécurité ***et la circulation routières***.

Or. en

Justification

Le comité devrait également tenir compte de l'application de la législation sur la circulation routière.

Amendement 34
Sarah Ludford

Proposition de directive
Article 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 8 bis
	Évaluation et rapports

1. Deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive par les États membres.

2. Sur la base de ce rapport, la Commission étudie les possibilités d'extension du champ d'application de la présente directive à d'autres infractions routières, concernant notamment l'utilisation de téléphones portables, les drogues et la conduite sans permis.

3. La Commission présente dans le même rapport des propositions permettant d'harmoniser le matériel de contrôle sur la base de critères communautaires et les pratiques de contrôle en matière de sécurité routière.

Or. en

Justification

La Commission européenne doit présenter un rapport sur la mise en œuvre et les perspectives de modification de la directive.

Amendement 35
Sarah Ludford

Proposition de directive
ANNEXE – page 3 (Précisions concernant l'infraction) - point b - alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, non-port de la ceinture de sécurité ou du dispositif de retenue pour enfant, franchissement d'un feu rouge.	excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, non-port de la ceinture de sécurité ou du dispositif de retenue pour enfant, franchissement d'un feu rouge***, non-paiement des redevances routières, non-paiement des droits d'accès à une zone de protection de l'environnement ou non-respect des règles qui la régissent, infraction aux règles de stationnement, utilisation de couloirs d'autobus et de***

	tramway, infraction aux règles de la circulation, infraction grave aux règles de la sécurité routière,

Or. en

Justification

Si la portée de la directive est étendue, cette modification doit transparaître dans la notification d'infraction.

Amendement 36
Sarah Ludford

Proposition de directive
ANNEXE – page 3 (Précisions concernant l'infraction) - point c - alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Type de dispositif pour la détection des cas d'excès de vitesse, de conduite en état d'ivresse, de franchissement d'un feu rouge ou de non-port de la ceinture de sécurité:	Type de dispositif pour la détection des cas d'excès de vitesse, de conduite en état d'ivresse, de franchissement d'un feu rouge ou de non-port de la ceinture de sécurité***, de non-paiement des redevances routières, de non-paiement des droits d'accès à une zone de protection de l'environnement ou de non-respect des règles qui la régissent, d'infraction aux règles de stationnement, d'utilisation de couloirs d'autobus et de tramway, d'infraction aux règles de la circulation et d'infraction grave aux règles de la sécurité routière;***

Or. en

Justification

Si la portée de la directive est étendue, cette modification doit transparaître dans la notification d'infraction.