COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 19.3.2008
COM(2008) 151 final

2008/0062 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière

(présentée par la Commission)

{SEC(2008) 350}
{SEC(2008) 351}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivation et objectifs de la proposition**

Depuis 2001, la politique de sécurité routière de l'UE vise à réduire de moitié le nombre de tués sur la route en 2010. En 2001, 54 000 personnes sont mortes sur les routes des 27 pays qui sont aujourd'hui États membres de l'Union européenne, et de nombreuses mesures ont été prises depuis lors en vue de réaliser l'objectif d'une réduction de moitié. En 2007, pour la première fois depuis 2001, aucun progrès n'a été accompli sur la voie de la réduction du nombre de tués sur la route dans l'UE. La réduction du nombre de tués chaque année a été de 6% en 2004, de 5% en 2006 et de 0% en 2007. Cette année-là, 43 000 personnes sont mortes sur les routes, soit l'équivalent de cinq avions à passagers de moyenne capacité s'écrasant chaque semaine dans l'UE. Sur la période 2001-2007, le nombre de tués a diminué de 20%, alors qu'une réduction de 37% aurait été nécessaire pour tenir l'objectif de la réduction de moitié du nombre de tués. Les contrôles et les sanctions s'étant avérés une méthode très efficace pour réduire le nombre de tués, la Commission a, dans le cadre de son programme de travail pour 2007, adopté une proposition de directive dans ce domaine.

Actuellement, les infractions routières restent souvent impunies si elles sont commises avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre que celui où l'infraction est commise. Le problème se pose en particulier dans le cas des infractions enregistrées automatiquement à l'aide de caméras, sans contact direct entre le conducteur et la police. L'acceptation par le public des contrôles et des sanctions est vitale pour le succès des efforts visant à réduire le nombre de tués; or le fait que les non-résidents échappent aux sanctions pourrait nuire à cette acceptation.

La part des non-résidents dans le trafic routier, lorsque cette information est disponible, semble se situer autour de 5%[1]. La part des conducteurs non-résidents dans les excès de vitesse varie de 2,5% à 30%[2]. Ces chiffres laissent penser que les automobilistes non résidents sont plutôt moins respectueux des limitations de vitesse que les résidents[3].

Plusieurs accords bilatéraux ont été conclus entre les États membres, mais ils se sont avérés difficiles à mettre en œuvre. En outre, non seulement l'absence de poursuites des contrevenants dans l'ensemble de l'UE institue l'impunité des non-résidents qui ne relèvent d'aucun accord bilatéral, mais elle induit également une discrimination à

---

1 Source: Eurostat. Ce chiffre se fonde sur les données provenant d'un groupe de pays sélectionnés. Il signifie que 5% des véhicules-km parcourus sur les routes reviennent à des véhicules immatriculés dans un autre pays. Les résultats exacts sont de 5,5% en France (30 milliards de véhicules-km), 3,9% en Allemagne, 4,1% aux Pays-Bas, et 3,9% au Royaume-Uni.

2 2,5% au Danemark, 4% en Finlande, 6% aux Pays-Bas, 8% en Catalogne (Espagne), 14% en Belgique, 15% en France, et 30% au Luxembourg.

3 En France, leur part dans le trafic est de 5,5%, mais de 15% dans les infractions. Les chiffres correspondants aux Pays-Bas sont respectivement de 4,1% dans le trafic mais de 6% dans les infractions (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Pays-Bas).

l'encontre des contrevenants résidents.

L'objectif de la présente proposition est de faciliter l'exécution des sanctions à l'encontre des automobilistes qui commettent une infraction dans un autre État membre que celui où leur véhicule est immatriculé. Ce système a pour but d'assurer l'application de la législation, pour ces infractions, quel que soit le lieu de l'infraction dans l'Union européenne et l'État membre d'immatriculation du véhicule avec lequel elle a été commise.

Les infractions couvertes par la directive sont l'excès de vitesse, le non-port de la ceinture, le franchissement d'un feu rouge et la conduite sous l'influence de l'alcool (ci-après dénommée «conduite en état d'ivresse»). Il s'agit des infractions qui entraînent le plus grand nombre d'accidents et de morts sur les routes.

La proposition vise à mettre en place un réseau d'échange de données électroniques dans toute l'UE pour permettre d'identifier le propriétaire d'un véhicule, afin que les autorités d'un État membre où une infraction a été commise puissent envoyer une notification au propriétaire du véhicule avec lequel l'infraction a été commise.

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 pour lesquelles 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.

La proposition ne porte pas sur l'harmonisation des dispositions régissant la circulation routière, ni sur l'harmonisation des sanctions en cas d'infractions à ces dispositions, car ces questions sont mieux réglées au niveau des États membres. Elle prévoit simplement des mesures purement administratives pour mettre en place un système efficace et efficient concernant les poursuites transfrontières des principales infractions routières. Elle ne régit pas la nature de ces infractions, administratives ou pénales, qui demeure fixée par les États membres. Elle n'a pas davantage d'effet sur la législation des États membres en ce qui concerne la responsabilité liée aux infractions en question.

Le texte ne se prononce pas sur la nature pénale ou administrative des infractions couvertes, très variable selon les États membres: il peut fonctionner indépendamment de cette qualification.

Compte tenu de toutes ces limitations, la proposition tient pleinement compte du principe de subsidiarité.

Le système prévu ne remet pas en cause le système traditionnel de poursuite des infractions, par les autorités de l'État où l'infraction a été commise. Sa valeur ajoutée réside dans la mise à la disposition de ces autorités d'un outil, qui actuellement fait défaut, pour identifier et poursuivre les contrevenants étrangers.

La proposition n'empiète pas sur le champ d'application de la décision cadre 2005/214/JAI du Conseil sur la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires (troisième pilier). La directive proposée intervient avant la sanction, alors que la

décision cadre entre en jeu après la sanction, si le contrevenant étranger n'a pas payé spontanément son amende et qu'une décision à titre définitif a été prise pour l'y contraindre.

- **Contexte général**

Les progrès dans la réduction du nombre de tués sont allés décroissant entre 2001 et 2007. Aucun progrès n'a été accompli en 2007: 0% de réduction du nombre tués dans l'UE.

Les données disponibles indiquent que les causes principales des accidents mortels sont la vitesse excessive, la conduite en état d'ivresse et le non-port de la ceinture de sécurité. Ces causes étaient exactement les mêmes en 1999.

Selon l'analyse d'impact effectuée en 2007, qui donne des estimations pour l'année 2004, 30% des morts sur la route sont dues à la vitesse excessive, 25% à la conduite en état d'ivresse, 17% au non-port de la ceinture de sécurité et environ 4% au franchissement d'un feu rouge. Autrement dit, quelque 75% des tués sur la route proviennent d'une (ou de plusieurs) de ces quatre infractions routières.

La Commission a adopté le 21 octobre 2003 une recommandation de la Commission concernant l'application de la législation dans le domaine de la sécurité routière (2004/345/CE) qui indique les meilleures pratiques en matière de poursuites liées à ces trois principaux types d'infraction. Il semble, vu l'évolution du nombre des tués sur la route depuis cette recommandation, que cet instrument non contraignant n'est pas suffisant pour réaliser l'objectif de la réduction de moitié du nombre des tués.

Si rien n'est fait, il est très probable que cet objectif ne sera pas atteint.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

La recommandation de la Commission du 21 octobre 2003 concernant l'application de la législation en matière de sécurité routière dans les domaines des excès de vitesse, de la conduite en état d'ivresse et du non-port de la ceinture de sécurité se concentre sur ces meilleures pratiques et aborde plus rapidement la question des poursuites transfrontières. La présente proposition est axée sur les questions transfrontières; elle ne concerne pas les pratiques d'application de la législation en tant que telles. La principale analogie entre ces deux actes est qu'ils touchent tous deux aux poursuites liées aux mêmes infractions.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

L'action proposée est compatible avec les politiques de l'UE sur la santé humaine et l'environnement. Elle complètera également la décision-cadre 2005/214/JHA du Conseil concernant l'application du principe de la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires, qui instaure un mécanisme de reconnaissance et d'application transfrontière des décisions à titre définitif concernant des sanctions pécuniaires, notamment en cas d'infractions routières.

2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Les parties prenantes ont été consultées dès les premières phases du projet. En 2004, dans le cadre du projet SARTRE 3 (Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe – *attitude sociale envers les risques de la circulation routière en Europe*), 24 000 citoyens de l'UE ont répondu à des questions concernant leurs avis sur l'application de la législation en matière de sécurité routière.

Le 20 juillet 2006, une réunion s'est tenue avec le groupe d'expert créé à la suite de la recommandation de la Commission du 21 octobre 2003 concernant l'application de la législation dans le domaine de la sécurité routière, afin d'examiner les objectifs et le champ de l'action réglementaire au niveau de l'UE.

En outre, diverses réunions bilatérales se sont tenues avec différentes parties prenantes, en particulier les États membres et les autorités chargée de l'application.

Une consultation publique s'est déroulée, par l'intermédiaire du site web «Europa» de la Commission, du 6 novembre au 19 janvier 2007, conformément aux normes de la Commission applicables. 54 commentaires de parties prenantes ont été reçus au total. Tous les commentaires ont été publiés sur le site consacré à la sécurité routière, accessible par le portail «Europa» de la Commission.

Une réunion des parties prenantes, à laquelle tous ceux qui avaient envoyé des commentaires, ainsi que tous les États membres, étaient invités, s'est tenue le 27 février 2007.

La Commission a établi un questionnaire adressé aux forces de police d'Europe chargées de la circulation, afin de recueillir des informations sur l'application de la législation routière en Europe. Vingt-et-un pays ont répondu au questionnaire; ces réponses ont servi de base à un débat auxquels les polices routières ont été conviées afin de faire part de leurs commentaires en vue d'une action à l'échelon de l'UE.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Tous les participants se sont accordés sur la définition du problème et l'action à mener au niveau de l'UE: améliorer la sécurité routière par une application plus stricte de la législation, tant sur le fond que du point de vue des procédures. Toutefois, des désaccords persistaient sur les éléments constitutifs d'un cadre juridique approprié. Ces observations ont été prises en compte.

Une consultation publique par internet a été organisée du 6 novembre 2006 au 19 janvier 2007. La Commission a reçu 54 réponses. Les résultats sont disponibles sur:
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Domaines scientifiques / d'expertise concernés

La sécurité routière et l'application de la législation en la matière

Méthodologie utilisée

Réunions avec les experts des États membres; consultation des parties prenantes et réunions avec elles; divers projets de recherche; autres projets et études.

Principales organisations/principaux experts consultés

Fonctionnaires chargés de la politique des transports, agents responsables de l'application de la législation routière, TISPOL (réseau européen des polices routières), ainsi que le Conseil européen pour la sécurité des transports.

Résumé des avis reçus et pris en considération

L'existence de risques potentiellement graves aux conséquences irréversibles n'a pas été signalée.

Il a été convenu à l'unanimité qu'à défaut d'une nouvelle impulsion sous forme d'une meilleure application de la législation dans le domaine de la sécurité routière, il ne serait pas possible de réduire le nombre pourtant inacceptable de tués sur les routes, conformément à l'objectif soutenu par toutes les institutions de l'UE. Des désaccords existent en revanche sur les moyens juridiques appropriés pour réaliser cet objectif.

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

Les réactions des parties prenantes face au document de consultation ont été publiées sur le site web de la Commission:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Analyse d'impact**

L'analyse d'impact envisage cinq options, chacune portant à la fois sur les poursuites transfrontières et sur les bonnes pratiques en matière de contrôles et de sanctions qu'il convient de diffuser dans les États membres.

La première option consiste à laisser la situation actuelle inchangée.

La deuxième option consiste à poursuivre les contrevenants à leur retour dans le pays où ils ont commis une infraction, sur la base d'une coopération avec le pays de résidence. La deuxième option comprend des mesures non réglementaires qui pourraient être prises sans changer la législation actuelle ni en introduire de nouvelle à l'échelon de l'UE. La recommandation de la Commission concernant l'application de la législation dans le domaine de la sécurité routière (2004/345/CE) encourage les États membres à mettre en œuvre les meilleures pratiques pour l'application de la législation. Les règles nationales régissant l'application transfrontière sont améliorées.

Les troisième et quatrième options comprennent également des mesures non réglementaires fondées sur la recommandation de la Commission. L'option 3 consiste en la mise en place d'un réseau d'échange de données électroniques dans l'UE permettant d'identifier le détenteur du véhicule; l'option 4 est fondée sur la reconnaissance mutuelle des preuves et la transmission des données correspondantes aux autorités de l'État d'immatriculation du véhicule, aux fins des poursuites et de l'application des sanctions par ces autorités.

La cinquième option est également fondée sur la transmission des preuves à l'État de résidence aux fins de l'exécution transfrontière. Elle diffère des options 2, 3 et 4 en ce qu'elle comprend des mesures réglementaires pour l'application de bonnes pratiques dans tous les États membres. Cette option comporte également des mesures sur la normalisation des dispositifs de contrôle.

La dernière option apporte plus d'améliorations sociales, économiques et environnementales que les autres options (sur le plan social: diminution du nombre de tués et de blessés sur les routes; sur le plan économique: importants avantages financiers dus à la réduction des accidents, par suite de la diminution des dommages corporels et matériels, et du fait des sanctions financières; sur le plan environnemental: la diminution de la vitesse entraîne une réduction de la pollution et de la consommation de carburant).

Toutefois, au stade actuel du développement du droit communautaire, l'option 5 n'est pas envisageable car elle est sur le fond en contradiction avec le principe de subsidiarité et, au point de vue procédural, elle recoupe la décision-cadre 2005/214/JHA du Conseil sur l'application du principe de la reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires. L'action proposée se fonde donc sur l'option 3. Elle vise à mettre en place un système d'échange des données pertinentes entre États membres, en vue de faciliter la verbalisation de certaines infractions routières commises dans un État membre avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre. Contrairement à l'option 4, elle laisse la poursuite des infractions à l'initiative de l'État membre dans lequel l'infraction a été commise. Elle couvre les phases allant de l'enregistrement de l'infraction à l'envoi de la notification d'infraction au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Elle ne porte pas sur les cas de refus par le destinataire d'acquitter l'amende ni de sa condamnation à payer par une décision à titre définitif, car la décision-cadre 2005/214/JHA du Conseil, précitée, prévoit la reconnaissance mutuelle et l'exécution de ces décisions à titre définitif.

La Commission a procédé à une analyse d'impact comme prévu dans le programme de travail; le rapport correspondant est disponible sous la référence SEC(2008) 351.

3) ÉLEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

La proposition prévoit les mécanismes techniques et les instruments juridiques nécessaires pour assurer les poursuites transfrontières liées aux infractions routières qui menacent la sécurité routière.

Dans la procédure proposée, l'échange d'informations entre États membres commence

lorsqu'une infraction a été commise dans un État membre avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre. L'État membre où l'infraction a été commise envoie le numéro d'immatriculation et les autres informations utiles aux autres États membres, ou à l'État de résidence si celui-ci a pu être identifié, et demande des informations concernant le propriétaire du véhicule. L'échange d'informations entre États membres se fait par l'intermédiaire d'un réseau électronique. Une fois que l'État où a été commise l'infraction a reçu les informations demandées, il envoie une notification d'infraction au propriétaire du véhicule, à l'aide du formulaire normalisé figurant à l'annexe.

Ce document contient les informations nécessaires pour le paiement du montant dû ainsi que des informations sur les possibilités de contestation et d'appel. En dernier recours, en cas de non-paiement par le contrevenant, la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil du 24 février 2005 concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires peut être appliquée. La proposition porte sur les infractions d'excès de vitesse, de conduite en état d'ivresse, de non-port de la ceinture de sécurité et de franchissement d'un feu rouge.

Enfin, la Commission sera assistée d'un comité sur l'application de la législation dans le domaine de la sécurité routière, qui s'occupera de l'élaboration de règles communes concernant l'échange d'informations par voie électronique. Ce comité sera également associé aux éventuelles adaptations du modèle de notification d'infraction.

- **Base juridique**

La base juridique des mesures prises au niveau de l'UE dans le domaine de la sécurité routière est l'article 71, paragraphe 1, du traité CE, qui dispose que «le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 établit … c) les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports.»

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique tant que la proposition ne tombe pas sous la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres pour la raison exposée ci-après.

Il semble qu'en dépit de la recommandation de la Commission sur les meilleures pratiques d'application (octobre 2003), les États membres ne parviendront pas à atteindre l'objectif commun de la réduction de moitié du nombre de tués sur les routes d'ici à 2010. Actuellement, le risque d'être tué sur les routes varie du simple au quintuple parmi les États membres. Les pays qui appliquent de bonnes pratiques en matière de contrôles et de sanctions ont en général de meilleurs résultats, dans le domaine de la sécurité routière, que ceux qui ne mettent pas de telles pratiques en œuvre.

Les dispositifs automatiques constituent un élément important pour améliorer les contrôles et les sanctions, et il convient de faciliter leur exploitation. En ce qui concerne les excès de vitesse, par exemple, les pays qui utilisent le plus grand nombre de détecteurs automatiques, tels que les Pays-Bas et le Royaume-Uni, enregistrent en

général un nombre inférieur de tués (46 et 56 par millions d'habitants, respectivement), alors que les pays qui les utilisent peu ou pas du tout, comme la Pologne et la République tchèque, ont en général des taux bien plus élevés (143 et 126 par million d'habitants, respectivement). (Les chiffres sont ceux de l'année 2005). De même, en ce qui concerne la conduite en état d'ivresse, les pays qui multiplient les alcootests ont en général une meilleure sécurité routière que les pays qui pratiquent peu ces contrôles.

Toutefois, étant donné que selon le principe de subsidiarité, les pratiques des États membres en matière de contrôles et de sanctions sur leur territoire est considéré comme relevant essentiellement de leur compétence, la proposition ne cherche pas à imposer d'exigences relatives à des méthodes de contrôle de sécurité routière en tant que telles. Elle se concentre sur les conditions permettant de faire respecter la législation par delà les frontières, ce que les États membres ne sont pas parvenus à réaliser à ce jour par des mesures unilatérales ou bilatérales. Bien qu'incomplètes, les données disponibles indiquent qu'un nombre considérable d'infractions demeurent impunies, ce qui nuit à l'efficacité et à la crédibilité des dispositifs de contrôle automatiques.

Faute d'adjoindre à ces dispositifs des procédures de suivi efficaces, il ne sera pas possible de donner suite, au-delà des frontières nationales, à un grand nombre d'infractions aux limitations de vitesse. Cela vaut également pour les éthylotests et les poursuites transfrontières en cas de conduite en état d'ivresse.

Comme il ressort de l'analyse d'impact, on prévoit que la mise en œuvre des dispositions proposées concernant les poursuites transfrontières aura également des répercussions sur les pratiques des États membres pour les infractions purement nationales.

En ce qui concerne les poursuites transfrontières, les initiatives bilatérales ou intergouvernementales des États membres n'ont pas une efficacité optimale, ce qui aboutit à une application insuffisante des législations nationales et à des inefficiences administratives et financières. Bien que certains accords aient abouti à des améliorations dans les poursuites transfrontières entre les pays concernés (c'est notamment le cas des accords passés entre les Pays-Bas et l'Allemagne et entre les Pays-Bas et la Belgique), d'autres ne présentent qu'une très faible valeur ajoutée. Il en résulte une sécurité routière inférieure à l'optimale dans tous les États membres et une inégalité de traitement entre les contrevenants non résidents, qui ne sont pas sanctionnés, et les contrevenants nationaux, qui le sont. La proposition vise à mettre en place un système à l'échelle de l'UE permettant les poursuites transfrontières, afin de résoudre les problèmes inhérents aux accords actuellement en vigueur et d'éviter le développement d'un patchwork d'accords bilatéraux ou intergouvernementaux entraînant des gaspillages de temps et de ressources et une action en définitive moins efficace.

Des améliorations de la sécurité routière sont en outre possibles dans tous les États membres: si le besoin s'en fait plus tragiquement sentir dans les États membres qui affichent de mauvais chiffres de sécurité routière, ceux dont les résultats sont meilleurs peuvent faire encore mieux. La non-adoption des mesures proposées auraient des effets délétères sur la motivation des États membres à réduire dans toute la mesure du possible le nombre de morts sur leurs routes.

Des méthodes efficaces de contrôle et de poursuite des contrevenants, si elles sont

mises en œuvre dans tous les États membres, peuvent contribuer notablement à la réduction de moitié du nombre des accidents graves sur les routes. L'analyse d'impact a établi que l'application de ces méthodes pourrait sauver jusqu'à 5000 vies par an.

Les objectifs de la proposition peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire pour les raisons suivantes.

Seul un instrument de l'UE peut instaurer la poursuite transfrontière efficace des infractions routières dans toute l'Union, grâce à l'échange des informations pertinentes au moyen d'un système électronique.

La proposition ne porte pas sur l'harmonisation des dispositions régissant la circulation routière, ni sur l'harmonisation des sanctions en cas d'infractions à ces dispositions, car ces questions sont mieux réglées au niveau des États membres. Elle prévoit simplement des mesures purement administratives pour mettre en place un système efficace et efficient concernant les poursuites transfrontières des principales infractions routières. Elle ne régit pas la nature de ces infractions, administratives ou pénales, qui demeure fixée par les États membres. Elle n'a pas davantage d'effet sur la législation des États membres en ce qui concerne la responsabilité liée aux infractions en question. Les États membres ont des lois différentes en ce qui concerne, par exemple, la responsabilité en cas d'excès de vitesse: dans plusieurs États membres, le responsable est le titulaire du certificat d'immatriculation, dans d'autres, le conducteur du véhicule. il convient que les États membres mettent tout en œuvre pour informer les automobilistes d'autres États membres qui circulent sur leur territoire des principales règles en vigueur, telles que les limites de vitesse et d'alcoolémie.

La notification d'infraction qui doit être envoyée au titulaire du certificat d'immatriculation enjoint à ce titulaire, s'il refuse de payer l'amende, de donner des indications concernant le conducteur du véhicule au moment où l'infraction a été commise. S'il ressort de la réponse du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule que l'infraction a été commise par un autre conducteur que lui-même, l'État de l'infraction est libre de décider ou non de poursuivre le conducteur.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour la raison exposée ci-après.

La forme d'une directive est la plus simple pour réaliser les objectifs de la proposition.

La proposition traite uniquement des poursuites en cas d'infractions routières et non de l'harmonisation des règles régissant la circulation routière, des procédures pénales ou des sanctions, car cela n'est pas nécessaire pour obtenir les résultats visés. Elle ne porte pas sur les cas où le destinataire a refusé d'acquitter l'amende mais a été condamné à le faire par une décision à titre définitif, car la décision-cadre 2005/214/JHA du Conseil, précitée, prévoit la reconnaissance mutuelle et l'exécution de ces décisions à titre définitif.

Comme il ressort de l'analyse d'impact, la charge administrative et financière de cette proposition est très limitée. En outre, il sera fait usage d'un système d'information déjà existant dans l'UE, qui sera étendu aux fins de l'échange d'informations utiles aux poursuites transfrontières, ce qui réduira également les coûts.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: directive.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour la raison exposée ci-après.

La recommandation existante de la Commission s'est révélée insuffisante pour réaliser l'objectif fixé. La même remarque vaut, plus encore, pour les approches de coréglementation et d'autoréglementation. Un règlement serait inutilement coercitif et ne serait pas automatiquement compatible avec les législations nationales.

4) INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition a des implications budgétaires liées à la mise en place et à l'activité du comité chargé de gérer la directive.

5) INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

- **Simulation, phase-pilote et période transitoire**

Le système d'échange d'informations sera développé et testé au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la directive.

- **Simplification**

La proposition prévoit la simplification des procédures administratives des autorités publiques (de l'UE ou des États membres), notamment par la rationalisation des échanges d'informations, qui seront effectués selon un protocole unique.

Afin d'assurer le suivi d'un très grand nombre d'infractions routières, excès de vitesse notamment, il faut instaurer des procédures simplifiées permettant des poursuites cohérentes de ces infractions. Actuellement, de nombreux États membres ne mettent pas en œuvre de telles procédures, ou bien appliquent des procédures différentes en fonction des accords bilatéraux ou multilatéraux en vigueur. Ces États membres seront encouragés à instaurer de telles procédures en relation avec le recours accru aux dispositifs de détection automatiques des excès de vitesse à prévoir par suite des mesures proposées.

- **Tableau de correspondance**

Les États membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la présente proposition de directive ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la directive.

- **Espace économique européen**

L'acte proposé concerne une matière intéressant l'Espace économique européen et doit donc être étendu à ce dernier.

2008/0062 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1 point c),

vu la proposition de la Commission[4],

vu l'avis du Comité économique et social européen[5],

vu l'avis du Comité des régions[6],

après consultation du contrôleur européen de la protection des données,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité[7],

considérant ce qui suit:

(1) L'Union européenne met en œuvre une politique visant à améliorer la sécurité routière et ainsi réduire le nombre de tués et de blessés ainsi que les dégâts matériels. L'application cohérente de sanctions en relation avec les infractions routières connues pour menacer gravement la sécurité routière constitue un instrument important afin de réaliser cet objectif.

(2) Actuellement, les sanctions sous forme de pénalités financières liées à certaines infractions routières restent souvent inappliquées lorsque les infractions sont commises avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre que celui où l'infraction est commise, en l'absence de mécanismes appropriés.

(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

---

4 JO C [..] du [..], p. [..].
5 JO C [..] du [..], p. [..].
6 JO C [..] du [..], p. [..].
7 JO C [..] du [..], p. [..].

véhicule avec lequel une infraction a été commise. Il convient à cet effet de mettre en place un système d'échange d'informations transfrontière.

(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.

(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 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.

(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/JHA du Conseil concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires[8] s'applique.

(7) En outre, l'échange transfrontière d'informations doit être effectué rapidement par des moyens électroniques. Il convient à cet effet de mettre en place un réseau électronique dans l'UE.

(8) Les données relatives à l'identification d'un contrevenant étant à caractère personnel, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour assure le respect de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données[9].

(9) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission[10].

(10) En particulier, il convient de conférer à la Commission le pouvoir d'adopter des mesures concernant l'adaptation de l'annexe. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, elles

---

8 JO L 76 du 22.3.2005, p. 16.

9 JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

10 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

(11) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir faciliter l'exécution transfrontière des sanctions liées à certaines infractions routières, ne peut pas être réalisé d'une manière suffisante par les États membres seuls et peut donc, en raison des dimensions et des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier
Objet et champ d'application

1. La présente directive établit un système pour faciliter l'exécution transfrontière des sanctions liées aux infractions routières suivantes:

a) excès de vitesse;

b) conduite en état d'ivresse;

c) non-port de la ceinture de sécurité;

d) franchissement d'un feu rouge.

2. La présente directive s'applique uniquement dans la mesure où la sanction prévue pour l'infraction en cause est ou comporte une pénalité financière.

Article 2
Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

(a) «titulaire», le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné;

(b) «État d'infraction», l'État membre où l'infraction a été commise;

(c) «État de résidence», l'État membre où le véhicule avec lequel l'infraction a été commise est immatriculé;

(d) «autorité compétente», l'autorité responsable de la base nationale des documents d'immatriculation des véhicules;

(e) «excès de vitesse», le dépassement des limites de vitesse en vigueur dans l'État d'infraction pour la route et le type de véhicule concernés;

(f) «conduite en état d'ivresse», la conduite avec un taux d'alcoolémie dépassant le taux maximal en vigueur dans l'État d'infraction;

(g) «non-port de la ceinture de sécurité», le non-respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité ou de l'utilisation obligatoire d'un dispositif de retenue pour enfant conformément à la directive 91/671/CEE[11] du Conseil ou au droit national de l'État d'infraction;

(h) «franchissement d'un feu rouge», l'infraction consistant à ne pas s'arrêter à un feu rouge, telle qu'elle est définie dans la législation de l'État d'infraction.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS FACILITANT L'EXECUTION TRANSFRONTIERE

Article 3
Procédure pour l'échange d'informations entre États membres

1. Lorsqu'une infraction a été commise dans un État membre avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre, et que l'affaire n'est pas sanctionnée et close immédiatement par une autorité chargée des poursuites en cas d'infraction dans l'État d'infraction, l'autorité compétente de cet État envoie le numéro d'immatriculation et les informations concernant la date et le lieu de l'infraction à l'autorité compétente dans les autres États membres ou dans l'État de résidence si celui-ci peut être déterminé, dans les cas et dans les conditions où elle poursuivrait l'infraction si elle avait été commise avec un véhicule immatriculé sur son territoire.

2. L'autorité compétente dans l'État de résidence transmet sans délai, à l'autorité compétente dans l'État d'infraction exclusivement, les informations suivantes:

a) la marque et le modèle du véhicule qui porte le numéro d'immatriculation en cause;

b) si le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en cause est une personne physique, ses nom, adresse, date et lieu de naissance;

c) si le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en cause est une personne morale, ses nom et adresse;

---

[11] Directive 91/671/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes (JO L 373 du 31.12.1991, p. 26), modifiée par la directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 115 du 9.5.2003, p. 63).

3. Les autorités compétentes des autres États membres ne conservent pas les informations transmises par l'État d'infraction.

Article 4
Utilisation d'un réseau électronique

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'échange d'informations décrit à l'article 3 se fasse par des moyens électroniques. À cet effet, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir qu'un réseau électronique de l'UE fondé sur des règles communes soit mis en place dans les 12 mois suivant la date indiqué à l'article 9, paragraphe 1.

2. Les règles communes concernant la mise en œuvre du paragraphe 1 sont adoptées par la Commission à la date indiqué à l'article 9, paragraphe 1, conformément à la procédure de réglementation prévue à l'article 8, paragraphe 2.

Ces règles communes comprennent des dispositions particulières concernant:

a) le format des données échangées;

b) les procédures techniques pour l'échange électronique des données entre les États membres.

Article 5
Notification d'infraction

1. À la réception des informations décrites à l'article 3, paragraphe 2, l'autorité de l'État d'infraction chargée de la poursuite des infractions entrant dans le champ de la présente directive envoie une notification d'infraction au titulaire. Cette notification est établie sur la base du modèle figurant à l'annexe.

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.

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.

4. La notification d'infraction est transmise au titulaire dans la ou les langues officielles de l'État de résidence, selon les spécifications cet État.

5. La Commission peut adapter le modèle de notification d'infraction afin de tenir compte du progrès technique. Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 8, paragraphe 3.

Article 6
Autorités centrales

1. Chaque État membre désigne une autorité centrale chargée de l'assister dans l'application de la présente directive.

2. Chaque État membre communique à la Commission, dans les six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive, les noms et adresses des autorités centrales désignées en vertu du présent article.

3. La Commission transmet aux autres États membres les informations décrites au paragraphe 2.

Article 7
Droit d'accès, de rectification et d'effacement

1. Sans préjudice du droit des personnes concernées inscrits dans la législation nationale en application de l'article 12, point a), de la directive 95/46/CE, toute personne a le droit d'obtenir que lui soient communiquées ses données à caractère personnel enregistrées dans l'État de résidence qui ont été transmises à l'État membre demandeur.

2. Sans préjudice de l'observation des exigences procédurales applicables aux recours et aux mécanismes de réparation de l'État membre concerné, toute personne concernée a le droit d'obtenir sans délai la correction de toute donnée à caractère personnel erronée, ou la suppression de toute donnée enregistrée illégalement.

3. Les personnes concernées peuvent exercer les droits mentionnés au paragraphe 2 auprès de l'autorité centrale de leur pays de résidence.

CHAPITRE III

COMITOLOGIE

Article 8
Comité

1. La Commission est assistée par un comité sur l'application de la législation sur la sécurité routière.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 9
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 douze mois après son entrée en vigueur. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

   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 couvert par la présente directive.

Article 10

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

Article 11

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le Président	*Le Président*

ANNEXE
FORMULAIRE pour la notification d'infraction

visée à l'article 5

[PAGE DE COUVERTURE]

[Nom, adresse et numéro de téléphone de l'expéditeur] [nom et adresse du destinataire]

NOTIFICATION

d'une infraction routière commise ….. [nom de l'État membre où l'infraction a été commise]

[le texte ci-dessus apparaît sur la couverture dans toutes les langues officielles de l'UE]

Le [date .....] une infraction routière commise avec le véhicule immatriculé ….., de marque …., modèle ….. a été détectée par ……[nom de l'organisme responsable].

Vous êtes enregistré comme le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule précité.

Les détails concernant l'infraction sont donnés à la page 3 ci-après.

Le montant de l'amende due pour cette infraction est de …..euros/monnaie nationale.

L'amende doit être acquittée avant le …….

Si vous ne payez pas cette amende, vous devez remplir le formulaire de réponse joint (page 4) et l'envoyer à l'adresse indiquée.

Page 3:

Précisions concernant l'infraction

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

Numéro d'immatriculation:

Pays d'immatriculation:

Marque et modèle:

b) Données concernant l'infraction

Lieu, date et heure:

Nature et de classification légale de l'infraction:

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[12].

Description détaillée de l'infraction:

Référence aux dispositions légales:

Description ou référence de la preuve de l'infraction:

c) Données concernant le dispositif utilisé pour déceler l'infraction[13].

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[14]:

Spécification du dispositif:

Numéro d'identification du dispositif:

Date d'expiration du dernier étalonnage:

d) Résultat de l'utilisation du dispositif:

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

La vitesse maximale:

La vitesse mesurée:

La vitesse mesurée corrigée de la marge d'erreur:

Page 4:

---

12 Rayer la mention inutile.

13 Sans objet si aucun dispositif n'a été utilisé.

14 Rayer la mention inutile.

Formulaire de réponse

(veuillez compléter en lettres capitales et indiquer votre choix)

A. Identité du conducteur:

- nom et prénom:

- date et lieu de naissance:

- numéro du permis de conduire:.... délivré le (date) à (lieu):

- adresse:

B. Liste des questions

(1) Le véhicule, marque … numéro d'immatriculation…. est-il immatriculé à votre nom? oui/non

Dans la négative, le titulaire du certificat d'immatriculation est:

(nom, prénom, adresse)

(1) Reconnaissez-vous avoir commis l'infraction?
oui/non

(2) Dans la négative, pourquoi?

Veuillez envoyez le formulaire rempli ***dans les 60 jours à compter de la date de la présente notification*** à l'autorité suivante:

à l'adresse suivante:

INFORMATION

Ce dossier sera examiné par l'autorité compétente de l'État où a été commise l'infraction.
Si aucune suite ne lui est donnée, vous serez informé dans les 60 jours à compter de la réception du formulaire de réponse.

Si des poursuites sont engagées, la procédure suivante s'applique;

[à compléter par l'État d'infraction: quelle sera la procédure, avec des précisions sur la possibilité et la procédure de recours contre la décision d'engager des poursuites. Ces précisions doivent dans tous les cas inclure: le nom et l'adresse de l'autorité chargée des poursuites; le délai de paiement; le nom et l'adresse de l'instance de recours concernée; le délai de recours].

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière

2. CADRE GPA / EBA

Domaine(s) politique(s) concerné(s) et activité(s) associée(s):

Transports terrestres- Sécurité routière

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés:

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière:

Durée illimitée

3.3. Incidence budgétaire

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année 2012	2013	2014	2015	2016	2017 et suiv.	Total
Dépenses opérationnelles[15]									
Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a							
Crédits de paiement (CP)		b							
Dépenses administratives incluses dans le montant de référence[16]									
Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c							
MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE									
Crédits d'engagement		a+c							
Crédits de paiement		b+c							
Dépenses administratives <u>non</u> incluses dans le montant de référence[17]									
Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Total indicatif du coût de l'action									
TOTAL CE, y compris coût des ressources humaines		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

16 Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

17 Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

TOTAL CP, y compris coût des ressources humaines		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées, s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Organisme de cofinancement		Année 2012	2013	2014	2015	2016	2017 et suiv.	Total
NO	f							
TOTAL CE avec cofinancement	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

X Proposition compatible avec la programmation financière existante.

☐ Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.

☐ Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel[18] (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

X Proposition sans incidence financière sur les recettes

☐ Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

en millions d'euros (à la 1re décimale)

	Avant	Situation après l'action

[18] Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

Ligne budgétaire	Recettes	l'action [Année n]	[Année n]	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5[19]
	a) Recettes en termes absolus							
	b) Modification des recettes	*Δ*						

4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détails au point 8.2.1.

Besoins annuels	Année 2012	2013	2014	2015	2016	2017 et suiv.
Total des effectifs	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme

Un comité assistera la Commission dans plusieurs tâches décrites dans la directive, à savoir: l'adoption de règles communes applicables à un réseau électronique de l'UE pour l'échange d'information, l'adaptation de l'annexe, qui contient un modèle de notification d'infraction destiné au titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule avec lequel une infraction routière a été commise.

5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles

Afin d'améliorer la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union européenne et d'assurer l'égalité de traitement entre les contrevenants résidents et non résidents, la proposition vise à établir un système qui facilite l'exécution transfrontière des sanctions pour certaines infractions routières. Cette proposition traite des phases comprises entre l'enregistrement de l'infraction et l'envoi d'une notification d'infraction au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, alors que la décision 2005/214/JHA concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires[20] s'applique lorsqu'un décision titre définitif a été prise.

---

19 Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

20 Datée du 24 février 2005, JO L 76 du 22.3.2005, p. 16.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)

Objectif: contribuer à la réalisation de l'objectif d'une diminution de 50% des tués sur la route dans l'UE en 2010 et au-delà. Les résultats de la directive feront l'objet d'un suivi. Résultat attendu: diminution du nombre des infractions routières, en particulier celles commises par des non résidents, mais aussi celles commises par les résidents, du fait de la prise de conscience, par les automobilistes, que ces infractions ne restent pas impunies.

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

☐ ***Gestion centralisée***

- ☐ directement par la Commission
- ☐ indirectement par délégation à:
  - ☐ des agences exécutives,
  - ☐ des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,
  - ☐ des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

X ***Gestion partagée ou décentralisée***

- **X** avec des États membres
- ☐ avec des pays tiers

☐ ***Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)***

Remarques:

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

6.1. Système de contrôle

Le comité sera géré et présidé par les fonctionnaires compétents de la Commission. L'évolution et les progrès du comité feront donc l'objet d'un contrôle constant.

6.2. Évaluation

6.2.1. Évaluation ex ante

Un rapport d'analyse d'impact relatif au projet de directive a été établi et le comité d'analyses d'impact a été consulté au sujet de ce rapport.

6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire/ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)

6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

Le comité se réunira deux fois par an.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Le comité sera géré et présidé par les fonctionnaires compétents de la Commission. L'évolution et les progrès du comité feront donc l'objet d'un contrôle constant.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Sans objet

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations)	**Type de réalisation**	**Coût moyen**	Année n		Année n+1		Année n+2		Année n+3		Année n+4		Année n + 5 et suiv.		**TOTAL**	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1[21]…																
Action 1…….																
- Réalisation 1																
- Réalisation 2																
Action 2……..																
- Réalisation 1																
Sous-total Objectif 1																

[21] Tel que décrit dans la partie 5.3.

OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1…																
Action 1…….																
- Réalisation 1																
Sous-total Objectif 2																
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1…																
Sous-total Objectif n																
COÛT TOTAL																

8.2. Dépenses administratives

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes et/ou supplémentaires (nombre de postes/ETP)					
		Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017
Fonctionnaires ou agents temporaires[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Personnel financé[23] au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs[24] financés au titre de l'art. XX 01 04/05							
TOTAL		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

Gestion du comité

Un comité assistera la Commission dans plusieurs tâches décrites dans la directive, à savoir: l'adoption de règles communes applicables à un réseau électronique de l'UE pour l'échange d'information, l'adaptation de l'annexe, qui contient un modèle de notification d'infraction destiné au titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule avec lequel une infraction routière a été commise.

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

☐ Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger

☐ Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n

x	Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB

☐ Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)

---

22 Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

23 Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

24 Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

☐ Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

8.2.4. Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017 et suiv.	TOTAL
1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)							
Agences exécutives[25]							
Autre assistance technique et administrative							
- intra muros							
- extra muros							
Total assistance technique et administrative							

8.2.5. Coût des ressources humaines et coûts connexes <u>non</u> inclus dans le montant de référence

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Type de ressources humaines	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)						
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

Calcul – ***Fonctionnaires et agents temporaires***

0,5 agent x 117000 EUR : 58500 EUR (0,0585 million d'euros) par an

Calcul - ***Personnel financé au titre de l'article XX 01 02***

Sans objet.

8.2.6. Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence

en millions d'euros (à la 3e décimale)

	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences							
XX 01 02 11 03 - Comités[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 - Études et consultations							
XX 01 02 11 05 - Systèmes d'information							
Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)							
3 **Autres dépenses de nature administrative** (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts par les ressources existantes ou par l'allocation qui peut être octroyée à la direction générale

[26] Comité relevant de la décision 2006/512/CE du Conseil (comitologie). Le montant (0,0351 millions d'euros) est calculé comme suit: 650 euros par expert x 27 États membres x 2 réunions par an.

chargée de la gestion dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle en fonction des contraintes budgétaires.

La DG Budget prend note de la déclaration selon laquelle «il sera fait usage d'un système d'information déjà existant dans l'UE, qui sera étendu aux fins de l'échange d'informations utiles aux poursuites transfrontières» et en déduit qu'un éventuel besoin de modification du système existant sera financé sur la ligne budgétaire ayant servi au développement initial du système en cause.