PARLEMENT EUROPÉEN

2004 *2009*

Commission des transports et du tourisme

2008/0062(COD)

1.7.2008

***I
PROJET DE RAPPORT

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

Commission des transports et du tourisme

Rapporteure: Inés Ayala Sender

Légende des signes utilisés

*	Procédure de consultation *majorité des suffrages exprimés*
**I	Procédure de coopération (première lecture) *majorité des suffrages exprimés*
**II	Procédure de coopération (deuxième lecture) *majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune* *majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
***	Avis conforme *majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE*
***I	Procédure de codécision (première lecture) *majorité des suffrages exprimés*
***II	Procédure de codécision (deuxième lecture) *majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune* *majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
***III	Procédure de codécision (troisième lecture) *majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun*

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, les modifications souhaitées sont indiquées en ***gras et italique***. Pour les actes modificatifs, les parties reprises telles quelles d'une disposition existante que le Parlement souhaite amender, alors que la Commission ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...]. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

Page

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....5

EXPOSÉ DES MOTIFS 24

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

– vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2008)0151),

– vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 71, paragraphe 1, point c), du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0149/2008),

– vu l'article 51 de son règlement,

– vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures (A6-0000/2008),

1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;

3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Amendement 1

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	(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.	concernant les autres infractions routières ayant des conséquences graves sur la sécurité routière, et étudiera le cas échéant la possibilité de proposer ***dès que possible*** une révision de la directive***, et ce après un rapport sur la mise en œuvre de la directive,*** afin qu'elle s'applique à ces infractions, notamment la conduite sous l'influence de drogues, l'utilisation des téléphones mobiles***,*** la conduite sans assurance ***et la conduite sans permis de conduire***.

Or. fr

Justification

La directive doit pouvoir être révisée à moyen terme en vue d'y inclure de nouveaux types d'infractions, comme la conduite sous influence de drogues ou la conduite sans permis de conduire. Pour ce faire, la Commission européenne doit présenter un rapport sur la mise en œuvre de la directive.

Amendement 2

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 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 s'applique.	(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 s'applique. ***Dans le cas où la décision-cadre 2005/214/JHA ne peut s'appliquer dans les États membres dont les décisions de sanction ne relèvent pas d'une infraction pénale, l'effectivité des sanctions devrait cependant être garantie***

	par d'autres mesures d'exécution des sanctions.

Or. fr

Justification

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

Amendement 3

Proposition de directive
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(8) Les données relatives à l'identification d'un contrevenant étant à caractère personnel, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour ***assurer*** 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. ***Le contrevenant devrait être lui-même dûment informé lors de la transmission de la notification d'infraction de ses droits d'accès, de rectification et d'effacement de ses données.***

Or. fr

Justification

Des garanties d'information doivent être fournies au contrevenant lors de la transmission de la notification d'infraction sur ses droits en matière d'accès, de rectification et d'effacement des données.

Amendement 4

Proposition de directive
Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 bis) Les données collectées dans le cadre de la présente directive, outre le caractère temporaire de leur stockage, ne devraient en aucun cas être utilisées pour d'autres motifs que ceux permettant le suivi des infractions à la sécurité routière. La Commission et les États membres devraient garantir, à ce titre, que le réseau électronique communautaire permettant l'échange d'information n'est en aucun cas perméable vers des réseaux créés en vue de la poursuite d'autres objectifs.

Or. fr

Justification

Des garanties dans le traitement des données personnelles et la gestion du réseau électronique communautaire doivent permettre d'éviter que les données collectées ne soient utilisées pour d'autres motifs que ceux propres à la sécurité routière.

Amendement 5

Proposition de directive
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 bis) En matière de contrôle routier, les États membres devraient harmoniser leurs méthodes afin que leurs pratiques puissent être comparables entre elles à l'échelle de l'Union. Des pratiques minimales de contrôle devraient ainsi être promues dans chaque État membre.

Or. fr

Justification

Les pratiques en matière de contrôle de sécurité routière doivent être harmonisées entre les Etats membres afin d'aboutir à une meilleure coordination des politiques en la matière à l'échelle européenne.

Amendement 6

Proposition de directive
Considérant 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 ter) L'équipement technique de contrôle routier devrait également être harmonisé à l'avenir afin d'assurer la convergence des mesures de contrôle entre les États membres. Une telle harmonisation technique devrait être proposée par la Commission lors de la révision prévue à l'article 8 bis.

Or. fr

Justification

La Commission doit faire des propositions, lors de son rapport de mise en œuvre de la directive, en vue de la normalisation à l'échelle européenne des équipements utilisés en matière de sécurité routière.

Amendement 7

Proposition de directive
Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(11 bis) La Communauté européenne et les États membres devraient prendre les mesures nécessaires afin d'informer et de sensibiliser les citoyens européens quant à la mise en œuvre de la présente directive. Une information appropriée sur les conséquences du non-respect des règles en matière de sécurité routière peut ainsi avoir un effet préventif en matière

d'infractions routières en amont de la transmission de la sanction.

Or. fr

Justification

L'information des conducteurs est un élément central de la politique de sécurité routière, qui doit jouer un rôle de prévention et de dissuasion des infractions.

Amendement 8

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d bis) "autorité centrale", l'autorité chargée d'assister un État membre dans l'application de la présente directive;

Or. fr

Justification

Il est nécessaire de définir dans l'article 2 l'autorité centrale chargée d'appliquer la directive, afin de la différencier de l'autorité compétente.

Amendement 9

Proposition de directive
Article 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 2 bis
	Orientations en matière de sécurité routière au sein de l´Union
	1. En vue de poursuivre une politique de sécurité routière visant un haut niveau de protection de l'ensemble des usagers de la route dans l'Union et en tenant compte de la diversité des situations au sein de l'Union, les États membres mettent en

œuvre, sans préjudice de politiques et législations plus contraignantes, une politique routière comportant un certain nombre de caractéristiques minimales en matière de contrôle. En vue de la réalisation de cet objectif, la Commission, assistée du comité mentionné à l'article 8, adopte des lignes directrices en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 8, paragraphe 3. Ces lignes directrices respectent les orientations minimales fixées aux paragraphes suivants.

2. En matière de vitesse, l'utilisation d'équipement automatique de contrôle sur les autoroutes, les routes secondaires et les voies urbaines est encouragée plus spécifiquement sur des sections du réseau routier ayant un nombre d'accidents liés aux excès de vitesse plus élevé que la moyenne.

Les recommandations adoptées dans le cadre de ces lignes directrices visent à ce que les États membres augmentent le nombre de contrôles de vitesse au moyen d'équipements automatiques de 50 % et que ces contrôles automatiques assurent une bonne couverture géographique de l'ensemble du territoire de chacun des États membres.

3. En matière de contrôle d'alcoolémie, les États membres assurent en priorité des contrôles aléatoires dans les endroits et aux moments où le non-respect est fréquent et augmente le risque d'accident.

Les États membres s'assurent qu'au moins la moitié des conducteurs ont pu être contrôlés annuellement.

4. En matière de port de la ceinture de sécurité, des operations de contrôle sont menées par les États membres en fonction du taux de port de la ceinture de sécurité, sur la base des données recueillies en la matière:

- pour les États membres dont le taux de port de la ceinture de sécurité est au-dessus de 70 % de la population, des opérations de contrôle intensives sont menées au moins quatre semaines par an;

- pour les États membres dont le taux de port de la ceinture de sécurité est au-dessous de 70 % de la population, des opérations de contrôle intensives sont menées au moins huit semaines par an.

5. En matière de franchissement de feux rouges, l'utilisation d'équipement automatique de contrôle est privilégiée pour les carrefours où le non-respect des règles est fréquent et sur lesquels se produit un nombre d'accidents plus élevé que la moyenne des accidents liés au franchissement de feux rouges.

Or. fr

Justification

Les pratiques en matière de contrôle de sécurité routière doivent être harmonisées entre les Etats membres afin d'aboutir à une meilleure coordination des politiques en la matière au niveau européen.

Amendement 10

Proposition de directive
Article 3 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les autorités compétentes des autres États membres ne conservent pas les informations transmises par l'État d'infraction.	3. Les autorités compétentes des autres États membres ne conservent pas les informations transmises par l'État d'infraction. ***L'échange d'informations se fait, en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel et leur libre circulation, dans le respect de la directive 95/46/CE.***

Or. fr

Justification

La protection des données personnelles doit être réaffirmée dans le corps de la directive afin de garantir au mieux que les échanges d'informations ne portent pas atteinte aux droits des citoyens européens définis par la directive 95/46/CE.

Amendement 11

Proposition de directive
Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	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 ***communautaire*** fondé sur des règles communes soit mis en place dans les 12 mois suivant la date indiqué à l'article 9, paragraphe 1.

Or. fr

Justification

Le réseau électronique chargé de l'échange des informations en matière de sécurité routière doit être un réseau géré par la Communauté européenne.

Amendement 12

Proposition de directive
Article 4 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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***.	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 ***3***.

Or. fr

Justification

Les règles communes permettant la mise en place et la gestion du réseau électronique doivent être déterminées selon la procédure de réglementation avec contrôle.

Amendement 13

Proposition de directive
Article 4 – paragraphe 2 – alinéa 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) les règles de sécurité et de protection des données à caractère personnel en vue d'éviter toute perméabilité de ces données avec d'autres bases de données.

Or. fr

Justification

Les règles communes doivent être fixées en respectant des obligations en matière de sécurité et de protection des données, afin d'éviter toute utilisation des données à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été collectées.

Amendement 14

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 centrale 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, ***les procédures de paiement les plus accessibles,*** 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. fr

Justification

Le contenu de la notification doit être le plus complet possible afin de fournir au titulaire du certificat d'immatriculation une information sur l'infraction commise, l'administration responsable et les voies de recours possibles.

Amendement 15

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 s'il n'envisage pas de payer l'amende. ***Dans le cas d'un refus de paiement, le titulaire est informé dans la même notification que ce refus peut être transmis à l'autorité centrale de l'État de résidence pour exécution de la décision de sanction.***

Or. fr

Justification

Cet amendement vise à garantir l'effectivité et le suivi des infractions, en permettant la transmission du refus de paiement, quelle que soit la raison, vers l'autorité de l'Etat de résidence du titulaire.

Amendement 16

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. La notification d'infraction informe le titulaire que ses données à caractère personnel seront traitées dans le respect de la directive 95/46/CE et lui indique ses droits en matière d'accès, de rectification et d'effacement tels que mentionnés à l'article 7.

Or. fr

Justification

Une référence aux droits du titulaire en matière de protection des données personnelles tels que garantis par la directive 95/46/CE doit figurer dans la notification d'infraction qui lui est adressée.

Amendement 17

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 4

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

Or. fr

Justification

Cet amendement purement formel est un ajout visant à améliorer la rédaction de la proposition de directive.

Amendement 18

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	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 ***techniques*** non essentiels de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 8, paragraphe 3.

Or. fr

Justification

Les modifications portées sur le modèle de notification d'infraction par la procédure de comitologie doivent rester d'ordre technique et ne pas modifier des éléments permettant une meilleure information du titulaire, par exemple en matière de protection des données personnelles.

Amendement 19

Proposition de directive
Article 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 5 bis
	Suivi des infractions routières
	1. Dans le cas où la pénalité financière n'est pas payée et les procédures à suivre en cas de litige ou de recours ont été épuisées, la décision-cadre 2005/214/JHA 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/JHA, l'État d'infraction transmet la décision finale à l'autorité compétente de l'État de résidence pour exécution de la sanction.

Or. fr

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/JHA, soit par la transmission de la décision finale à l'Etat de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation.

Amendement 20

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 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 a pour effet de retirer à la décision son caractère exécutoire. 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. fr

Justification

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

Amendement 21

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 transmission de la décision à l'autorité compétente;
	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. fr

Justification

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

Amendement 22

Proposition de directive
Article 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 7 bis
	Information à destination des conducteurs européens
	Les États membres prennent les dispositions nécessaires afin de fournir une information suffisante aux usagers de la route sur les mesures d'application de la présente directive. Cette information est notamment assurée à la frontière de chaque État membre.

Or. fr

Justification

Une information doit être fournie par les Etats membres aux conducteurs européens sur l'application de la directive en cas d'infractions transfrontières. Cette information doit jouer un rôle préventif en matière de sécurité routière.

Amendement 23

Proposition de directive
Chapitre IV – 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 directive à d'autres infractions routières, notamment sur 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. fr

Justification

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

Amendement 24

Proposition de directive
Annexe – page 2 – alinéa 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Si vous ne payez pas cette amende, vous devez remplir le formulaire de réponse joint (page 4) et l'envoyer à l'adresse indiquée.	Si vous ne payez pas cette amende, vous devez remplir le formulaire de réponse joint (page 4) et l'envoyer à l'adresse indiquée. ***Ce formulaire de réponse peut être transmis par [l'autorité centrale de l'État d'infraction] à [l'autorité centrale de l'État de résidence] pour exécution de la décision de sanction.***

Or. fr

Justification

L'annexe doit être modifiée en vue d'informer le titulaire du certificat d'infraction que son

refus de paiement, en vue d'un meilleur suivi des infractions et des décisions de sanction, pourra être transmis aux autorités de son Etat de résidence.

Amendement 25

Proposition de directive
Annexe – page 2 – alinéa 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	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].

Or. fr

Justification

L'information sur les droits du titulaire doit être placée dès le début de la notification d'infraction afin de permettre une meilleure information.

Amendement 26

Proposition de directive
Annexe – page 4 – dernier alinéa

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
INFORMATION	***supprimé***
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].	

Or. fr

Justification

Même justification qu'à l'amendement précédent.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Un nouvel instrument juridique en vue de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes européennes à l'horizon 2010

A l'occasion du Livre blanc sur la politique européenne des transports publié en 2001, l'Union européenne s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes en 2010, objectif désormais applicable à l'ensemble des 27 Etats membres. A l'époque du Livre blanc, dans une Europe à 25, le nombre de tués s'élevait à 54 000 personnes[2]. Depuis, des progrès importants ont été effectués, une baisse tendancielle de ce nombre ayant pu être observée.

Ces progrès se sont cependant surtout produits lors de la première moitié de la décennie. En effet, depuis 2005, un ralentissement de la baisse du nombre de tués a pu être constaté. En 2007, dans l'Union européenne, plus de 40 000 personnes sont décédées, ce qui représente une baisse du nombre de morts sur les routes d'environ 20% sur l'ensemble de la période. Ce résultat reste grandement insuffisant au regard de l'objectif fixé pour 2010 qui nécessitaient sur la même période une baisse de 37%. Plus grave encore, en 2007 le nombre de tués n'a pas diminué.

Au cours de la même période, les études menées par la Commission européenne ont montré que la proportion de non-résidents impliqués dans les infractions routières est plus élevée que leur proportion dans le trafic routier national, notamment dans le domaine des excès de vitesse. Ce phénomène est en partie lié à la mobilité accrue au sein de l'Union européenne et à l'ouverture des frontières entre Etats membres.

Or, ces infractions commises sur le territoire d'autres Etats membres que celui de la résidence du conducteur sont le plus souvent suivies de sanctions sans effet. C'est notamment le cas pour les infractions enregistrées automatiquement, qui se sont multipliées avec l'installation massive de radars automatiques sur les routes européennes. Cette relative impunité est de nature à affaiblir les objectifs de sécurité routière, incitant les conducteurs à ne pas respecter les réglementations routières nationales en raison du sentiment d'être à l'abri des sanctions. Mais elle est également de nature à affaiblir la légitimité de ces contrôles aux yeux des citoyens européens, qui pourraient en contester le bien-fondé au nom d'une nécessaire égalité de traitement entre résidents et non-résidents.

C'est donc l'objet de la présente proposition que de répondre à cette double préoccupation après plusieurs initiatives lancées par la Commission, telle que la recommandation du 6 avril 2004 relative à l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière (2004/345/CE). Le Parlement européen, par la voix des membres de la commission des transports et du tourisme, a pour sa part demandé à plusieurs reprises qu'une législation dans le domaine de l'application transfrontalière des sanctions liées à la sécurité routière voit le jour.

[2] Source: CARE (Base de données de l'UE sur les accidents de la route) ou publications nationales

La proposition de directive de la Commission

La Commission cherche à faciliter l'exécution des sanctions à l'encontre des automobilistes ayant commis une infraction relative aux excès de vitesse, à la conduite en état d'ivresse, au non-port de la ceinture ou encore au franchissement d'un feu rouge dans un autre Etat membre que le leur. La Commission a délibérément choisi de limiter le champ d'application de la directive, qui constitue une nouvelle approche en matière de politique de sécurité routière européenne, aux quatre infractions (article 1) les plus coûteuses en vies humaines au niveau de l'Union européenne. Celles-ci ont en outre en commun d'être toutes considérées comme des infractions dans les 27 Etats Membres de l'Union européenne.

La proposition vise à mettre en place une procédure d'échange d'informations entre Etats membres (article 3) par le biais d'un réseau d'échange de données électroniques (article 4) permettant d'identifier le véhicule ayant commis une infraction. Suite à cette identification, une notification d'infraction est envoyée par l'administration de l'Etat où a été commise l'infraction au titulaire du certificat d'immatriculation (article 5), qui l'informe des détails de l'infraction, du montant de la pénalité financière dont il doit s'acquitter, des procédures de paiement - ces procédures doivent faciliter autant que possible les transactions bancaires transfrontières - ainsi que des voies de recours.

Le suivi de la sanction, quant à lui, constitue une deuxième phase du traitement de l'infraction assurée par la décision cadre 2005/214/JHA du Conseil concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires.

La proposition de directive prévoit en outre des garanties sur la protection des données personnelles (article 7), renvoyant à 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. Enfin, la proposition introduit des mesures de comitologie (article 8) concernant la définition de règles communes pour la mise en œuvre du réseau électronique ou l'adaptation du modèle de notification d'infraction.

La position du rapporteur sur la proposition de la Commission

Le rapporteur partage les objectifs de la Commission européenne en matière de sécurité routière et considère que l'approche retenue est la bonne afin de réduire le nombre d'infractions sur les routes européennes. Je soutiens notamment la priorité mise par la Commission européenne sur les quatre infractions visées à l'article premier de la proposition de directive, afin de mettre l'accent sur les infractions relatives à la sécurité routière les plus meurtrières. Toutefois, plusieurs points méritent d'être traités en vue d'obtenir des améliorations ou de pallier certaines lacunes de la proposition.

1) Sur le suivi des infractions, il m'a semblé important de rappeler que celui-ci doit se faire, autant que possible, par le biais de la décision-cadre 2005/214/JHA. Cependant, en vue de tenir compte des spécificités juridiques nationales en matière de décision de sanctions routières, j'ai tenu à ce qu'outre la référence à la décision-cadre, des garanties d'exécution soient apportées dans les cas où cette dernière n'est pas applicable. En effet, certains Etats membres de l'Union européenne n'ont pas un système de sanction basé sur des infractions

relevant de l'ordre pénal, mais de l'ordre administratif. C'est afin de tenir compte de ces particularités que j'ai proposé un ajout permettant la transmission et le suivi des décisions de sanction aux autorités de l'Etat de résidence de la personne ayant commis l'infraction.

2) Sur les pratiques de contrôle de sécurité routière, j'ai souhaité que les Etats membres renforcent ceux-ci en établissant des critères minimaux comparables par le biais de lignes directrices.

3) Sur la protection des données personnelles, j'ai repris un certain nombre de préoccupations du Contrôleur européen de la protection des données (CEPD) émises dans son avis en date du 8 mai 2008. Les propositions faites permettent ainsi d'encadrer les mesures techniques prises en comitologie sur la gestion du réseau électronique d'échange de données et de garantir dans le corps de la directive et dans la notification d'infraction présentée en annexe un certain nombre de droits fournis par la directive 95/45/CE.

4) Information des conducteurs européens: les conducteurs européens doivent être informés de la mise en œuvre de cette directive, notamment lors de leur passage d'un Etat membre à un autre.

5) Rapport et évaluation de la directive: je propose d'insérer dans la directive une obligation pour la Commission européenne de faire un rapport, deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, sur sa mise en œuvre et sur les expériences collectées à la suite de cette évaluation. Sur la base de ce rapport, la Commission devra faire des propositions de modification de la directive, notamment concernant l'efficacité de sa mise en œuvre, son champ d'application, les pratiques de contrôle et la standardisation des équipements de contrôle.