

Échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

2008/0062(COD) - 09/09/2008

En adoptant le rapport de Mme Inés **AYALA SENDER** (PSE, ES), la commission des transports et du tourisme a modifié la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière.

Les principaux amendements adoptés en commission (1^{ère} lecture de la procédure de codécision) sont les suivants :

Définitions: les députés ont précisé la notion d' « autorité compétente », un point de contact unique, dans chaque État membre, chargé de faciliter la mise en œuvre de la directive, et ils ont introduit la notion d' « autorité centrale », l'autorité chargée de garantir la protection des données dans chaque État membre.

Orientations en matière de sécurité routière au sein de l'Union européenne : les députés ont introduit un nouvel article stipulant que les États membres devraient, sans préjudice de politiques et législations plus restrictives, œuvrer pour l'établissement d'un ensemble minimum de lignes directrices de sécurité routière dans le cadre du champ d'application de la directive. En vue de la réalisation de cet objectif, la Commission devrait adopter des lignes directrices en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle. Ces lignes directrices devraient respecter les orientations minimales fixées aux paragraphes suivants :

- **vitesse :** l'utilisation d'équipement automatique de contrôle sur les autoroutes, les routes secondaires et les voies urbaines doit être 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 le nombre de contrôles de vitesse au moyen d'équipements automatiques augmente de 30% dans les États membres où le nombre de tués est supérieur à la moyenne de l'Union et la baisse du nombre de tués depuis 2001 est inférieure à la moyenne de l'Union. Une bonne couverture géographique du territoire de chaque État membre devrait être assurée ;
- **conduite en état d'ébriété :** les États membres doivent assurer en priorité des contrôles aléatoires dans les endroits et aux moments où le non-respect est fréquent et augmente le risque d'accident. Ils s'assurent qu'au moins 30% des conducteurs peuvent être contrôlés annuellement ;
- **port de la ceinture de sécurité :** des opérations de contrôle intensives seront menées au moins six semaines par an par les États membres là où moins de 70% de la population portent la ceinture de sécurité, en particulier, dans les endroits et aux moments où le non-respect est fréquent ;
- **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.

Les lignes directrices recommandent aux États membres un échange de bonnes pratiques, invitant notamment les États les plus avancés en matière de contrôles automatiques à fournir une aide technique aux États membres la sollicitant.

Echanges d'informations : les députés souhaitent apporter la garantie que les **données sont bien protégées**, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent être conservées par ailleurs ni utilisées à d'autres fins. En outre,

le réseau électronique chargé de l'échange des informations en matière de sécurité routière doit être un réseau géré par la Communauté européenne. Les règles communes permettant la mise en place et la gestion du réseau électronique doivent être déterminées selon la procédure de réglementation avec contrôle.

Notification d'infraction : les députés estiment que 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. La notification d'infraction doit informer le titulaire : i) qu'il doit remplir, dans un délai stipulé, un formulaire de réponse s'il n'envisage pas de payer l'amende ; ii) que tout refus de payer sera transmis à l'autorité compétente de l'État de résidence pour exécution de la décision ; iii) que ses données à caractère personnel seront traitées dans le respect de la directive 95/46/CE en lui indiquant ses droits en matière d'accès, de rectification et d'effacement. Au cas où le titulaire n'est pas le conducteur du véhicule au moment où l'infraction est commise, le titulaire devra fournir l'identité du conducteur conformément à la législation de l'État de résidence. Dans les cas où il existe un accord entre deux ou plusieurs États membres pour résoudre ce type de problème, la présente disposition ne sera pas applicable.

Pénalités financières : toute pénalité financière infligée en vertu de la directive doit être non discriminatoire en termes de nationalité et être imposée conformément à la législation de l'État d'infraction. Aucune sanction ne devrait être imposée pour une infraction commise avant la date de l'entrée en vigueur de la directive.

Suivi des infractions routières : les députés ont introduit un nouvel article visant à prévoir que les pénalités financières transmises au titulaire, mais qui ne sont pas payées par ce dernier, peuvent voir leur application garantie soit par la décision-cadre 2005/214/JAI concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires, soit par la transmission de la décision finale à l'État de résidence du titulaire du certificat d'immatriculation.

Reconnaissance et exécution des sanctions : un amendement prévoit un système de reconnaissance et d'exécution des décisions de sanctions entre États-membres dans les cas où la décision-cadre 2005/214/JAI n'est pas applicable.

Informations transmises par l'État de résidence : une nouvelle disposition complète le système de reconnaissance et de transmission des infractions en prévoyant que l'État de résidence informe l'État d'infraction de la suite donnée, quelle que soit cette dernière, à la décision de sanction.

Information à destination des conducteurs européens : les députés demandent que les États membres prennent les mesures afin de fournir une information suffisante aux usagers de la route sur les mesures d'application de la directive. Cette information peut notamment être fournie par l'intermédiaire d'autres organisations, d'organismes de prévention routière, d'ONG actives dans le domaine de la sécurité routière ou des clubs automobiles. Les États membres doivent s'assurer que les règles en matière de limitation de vitesse sont affichées sous la forme de panneau à chacune de leur frontière autoroutière. La Commission est invitée à mettre à disposition sur son site web une page rassemblant les informations sur les règles en vigueur dans les États membres entrant dans le champ de la directive.

Évaluation et rapport : deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission devra présenter un rapport sur la mise en œuvre et l'efficacité de la directive au regard de l'objectif de diminution du nombre de tués sur les routes de l'Union européenne. Ce rapport doit notamment examiner les conséquences sur l'efficacité de la présente directive des problèmes d'identification du conducteur au moment de l'infraction, lorsque celui-ci n'est pas le titulaire du certificat d'immatriculation.

Annexe : celle-ci a été 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 État de résidence.