

législation pénale, au regard de ces infractions, des sanctions pénales efficaces, proportionnées et dissuasives, afin de lutter contre ces violations bien définies du droit communautaire.

2.7 Sans qu'il s'agisse d'harmonisation du droit pénal applicable, puisqu'il ne s'agit que d'inviter les États membres à qualifier et sanctionner pénalement des infractions que le législateur communautaire se contente d'identifier, la jurisprudence de la Cour permet néanmoins l'introduction d'obligations en matière pénale pour les États membres, ce qui constitue un moyen plus

efficace de renforcer les normes européennes et leur respect lorsqu'elles concernent des questions majeures.

2.8 Le Comité salue donc et appuie la proposition de modification de la directive de 2005, et estime que les moyens nouveaux d'identification et de suivi des navires qui vont se mettre en place progressivement permettront d'en assurer le plein respect, en sanctionnant les pratiques illégales de façon efficace et systématique.

Bruxelles, le 17 septembre 2008.

Le Président

du Comité économique et social européen

Dimitris DIMITRIADIS

---

**Avis du Comité économique et social 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) 151 final — 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

Le 13 mai 2008, le Conseil a décidé, conformément à l'article 71, paragraphe 1, lettre c), du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social 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».

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 16 juillet 2008 (rapporteur: M. SIMONS).

Lors de sa 447<sup>e</sup> session plénière des 17 et 18 septembre 2008 (séance du 17 septembre 2008), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis à l'unanimité.

## 1. Conclusions

1.1 Dans la proposition de directive à l'examen, la Commission formule des propositions pour que les infractions routières commises dans un autre État membre que celui où est immatriculé le véhicule concerné soient poursuivies et contrôlées de manière plus efficace et énergique.

1.2 Elle présente cette proposition afin de pouvoir réaliser l'objectif qu'elle s'était fixé en 2001 de faire diminuer de moitié, sur la période 2001-2010, le nombre de personnes qui décèdent dans des accidents de la route.

1.3 Il ne sera pas possible de concrétiser cette visée s'il n'est pas pris de mesures complémentaires. Le texte qui fait l'objet du présent avis en constitue une et est axé sur le traitement réservé à ces infractions de roulage qui ont lieu dans un État membre n'ayant pas immatriculé le véhicule en cause.

1.4 Le Comité considère que le projet de directive offre un outil efficace pour une approche adéquate de ces violations des

règles routières accomplies dans un pays différent de celui de l'immatriculation du véhicule concerné. Une telle action doit donc s'accompagner de contrôles et sanctions opérants et efficaces et le Comité lance dès lors un appel pressant au Conseil pour qu'il apporte des améliorations sur ce point.

1.5 Le Comité fait remarquer que pour rendre la directive plus prégnante, il y a lieu d'étendre la liste des manquements que la Commission dresse dans sa proposition en y intégrant tous ceux qui sont liés à l'amélioration de la sécurité routière.

1.6 Pour des raisons d'efficacité et de bon rendement, le Comité estime qu'aux fins de l'échange d'informations, il serait opportun d'utiliser un réseau électronique qui existe déjà, par exemple le système Eucaris, qui n'induit que des dépenses modérées. Sur ce point, il conseille à la Commission de réaliser ou faire réaliser une étude de faisabilité pour examiner s'il est possible de développer les dispositifs existants en y intégrant l'échange de données qui est envisagé.

1.7 En ce qui concerne les sanctions des infractions, le Comité suggère également qu'il soit envisagé de prendre en compte des éléments tels que le permis de conduire à points, la confiscation du véhicule ou le retrait temporaire de permis, qui peuvent être infligés au contrevenant en combinaison ou non avec des amendes.

1.8 Le Comité pense que dans l'intérêt d'une action efficace, la proposition de directive fait bien de prévoir que chaque État membre désigne une autorité centrale chargée de l'application des règles.

1.9 Le Comité ne voit pas quelle peut être la valeur ajoutée du modèle-type qui est proposé par la Commission pour l'établissement du formulaire de notification des infractions. L'enjeu, à ses yeux, ne réside pas dans la forme qui lui est donnée mais dans son contenu. Aussi la Commission doit-elle s'en tenir, à son sens, à fournir une description circonstanciée des données qui sont nécessaires aux fins de la directive.

1.10 Le Comité peut approuver la procédure comitologique que la Commission suggère pour l'exécution des mesures proposées.

## 2. Introduction

2.1.1 Dans son livre blanc de 2001 sur la politique européenne de transport, l'UE s'est assigné pour objectif de parvenir d'ici 2010 à réduire de moitié le nombre de tués sur la route. Concrètement parlant, un tel impératif implique que ce chiffre, qui était de 54 000 morts en 2001 dans l'UE à vingt-sept États membres, soit ramené en 2010 à 27 000 victimes par an.

2.1.2 Entre 2001 et 2007, le total des personnes qui ont perdu la vie dans les accidents routiers a baissé de 20 %, alors qu'il aurait dû chuter de 37 % pour parvenir à une réduction de moitié pour 2010. Il est donc nécessaire de redoubler d'efforts.

### 2.2 La proposition de la Commission

2.2.1 Pour préparer la proposition de directive à l'examen, la Commission a organisé une séance publique d'information; de même, une réunion s'est déroulée avec des parties prenantes représentatives. C'est de ces rencontres qu'a découlé le texte du document qui fait l'objet du présent avis.

2.2.2 La Commission considère que la proposition de directive présentée offre un outil efficace pour atteindre quand même le but visé et veiller à ce que tous les citoyens de l'UE soient traités sur un pied d'égalité.

2.2.3 Elle vise à mieux faire poursuivre les infractions qui ont été commises dans un autre État membre que celui où est immatriculé le véhicule concerné.

2.2.4 À l'heure actuelle, les infractions de roulage commises au volant d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre restent souvent impunies. On sait par exemple que la part des conducteurs étrangers dans le total des excès de vitesse varie de 2,5 % à 30 %.

2.2.5 Comme les données disponibles font apparaître que ces dépassements de la vitesse autorisée sont à la base de 30 % des

décès de la circulation, s'y attaquer pourrait contribuer puissamment à en faire baisser les chiffres.

2.2.6 D'autres infractions reprises dans la proposition ont également un fort impact, qu'il s'agisse de la conduite sous l'emprise de l'alcool (25 %), de l'absence de port de la ceinture de sécurité (17 %) ou du franchissement de feux rouges (4 %).

2.2.7 La Commission n'a pas en vue d'harmoniser les règles gouvernant la circulation routière ou les amendes pour infractions au code de la route, qui restent du ressort de chaque État membre. Elle prévoit simplement des mesures de nature administrative qui mettent en place un système efficace et agissant afin de poursuivre par-delà les frontières les principales infractions routières, permettant ainsi d'arriver à l'objectif d'avoir, en 2010, divisé par deux le nombre de victimes qui trouvent la mort dans un accident de la circulation.

## 3. Observations générales

3.1 Dans l'avis qu'il a adopté le 11 décembre 2003 sur la communication de la Commission intitulée «Programme d'action européen pour la sécurité routière — Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée», le Comité s'était déjà montré quelque peu dubitatif quant aux visées, trop ambitieuses à son sens, qu'elle s'était assignées. Il apparaît bel et bien à présent que leur réalisation nécessite des mesures supplémentaires.

3.2 Le Comité considère dès lors qu'une démarche européenne pour la poursuite transfrontalière des infractions de roulage recèle une valeur ajoutée manifeste. Il partage les vues de la Commission quand elle estime que tout doit être fait pour atteindre malgré tout l'objectif fixé en 2001 de réduire de moitié d'ici 2010 le nombre de morts sur la route et il est d'avis que le projet de directive qu'elle a soumis ouvre une possibilité d'accomplir un grand pas en ce sens, tout en devant dès lors s'accompagner également de contrôles et sanctions opérants et efficaces. Aussi le Comité lance-t-il un appel pressant au Conseil pour qu'il apporte des améliorations s'agissant de contrôler et de sanctionner.

3.3 L'approche exposée par la Commission paraît simple. Grâce à un réseau d'échange de données dont il conviendra de préciser les contours, chaque État membre sera en mesure de notifier aux conducteurs ressortissants d'autres pays de l'Union les infractions qu'ils ont commises sur son territoire. On ne voit pas clairement quel type de réseau et de dispositif envisage la Commission.

3.4 Dans l'article 4 du projet de directive, la Commission signale que l'échange d'informations doit s'effectuer rapidement, par le biais d'un réseau électronique européen qui devra être mis en place dans un délai de douze mois. Dans un autre passage de la communication, on peut lire, à propos de l'échange de données, qu'il sera fait usage d'un système d'information existant déjà dans l'UE, la démarche ainsi choisie ayant notamment pour effet de contenir le coût de l'opération. La Commission n'indique toutefois pas quel sera le système utilisé pour échanger les données. Tout comme elle, le Comité pense que pour épargner du temps et de l'argent, la meilleure solution est d'opter pour un système d'information de l'Union européenne qui existe déjà.

3.5 En termes concrets, le Comité songe en la matière à une approche d'un type analogue à celle employée dans le cadre de la décision du Conseil sur l'approfondissement de la coopération transfrontière en vue de la lutte contre le terrorisme et la criminalité transfrontière, qui recourt à la technologie Eucaris. Ce dispositif est actuellement utilisé par dix-huit pays de l'Union et il le sera par la totalité des vingt-sept États membres lorsque ladite décision sera entrée en vigueur. Comparé à d'autres structures en réseau, son coût est fort modique.

3.6 Le Comité préconise que la Commission fasse au moins réaliser une étude de faisabilité sur tous les systèmes existants, dont la technologie Eucaris pour voir s'il est possible de les étendre en y intégrant l'échange de données qui est envisagé.

3.7 Pour le Comité, Commission a raison de se borner à proposer de fixer les dispositions qui régiront la base juridique de l'échange des données concernant l'immatriculation des véhicules, tandis qu'il revient aux États membres de déterminer eux-mêmes la procédure de poursuite. Cette manière de faire ménage le principe de subsidiarité.

3.8 Le Comité souligne que l'efficacité des poursuites s'accroîtra si l'on peut disposer sur tout le territoire de l'Union de conventions dont la mise en œuvre et le contrôle s'effectuent d'une manière harmonisée dans tous les États membres, avec l'homogénéisation, par exemple, des vitesses maximales autorisées, du taux d'alcoolémie toléré, de la politique en matière de sanctions, etc. Il conviendrait donc que le Conseil arrive un jour à produire des résultats dans ce domaine.

#### 4. Observations spécifiques

4.1 Étant donné que l'on vise à parvenir pour 2010 à diminuer de moitié par rapport à 2001 le nombre de décès dus à des accidents de la route et qu'entre-temps, fin 2007, il a été constaté qu'il ne serait pas possible d'atteindre ce but sans prendre de mesures complémentaires, le Comité pense que la coopération transfrontière, proposée par la Commission dans les quatre domaines suivants:

- l'excès de vitesse,
- la conduite en état d'ivresse,
- le défaut de port de la ceinture de sécurité

Bruxelles, le 17 septembre 2008.

— et le franchissement d'un feu rouge,

représente un pas dans la bonne direction, car selon les données qu'elle fournit, l'initiative donnera la possibilité d'épargner chaque année de 200 à 250 morts sur la route.

4.2 Le Comité défend la thèse que la Commission se doit d'ajouter à l'article 1 du projet de directive d'autres infractions commises hors frontière, comme les appels téléphoniques passés sans dispositif mains libres, l'agressivité au volant, le non-respect d'une interdiction de dépassement, la circulation en sens interdit ou la conduite sous l'emprise de stupéfiants. Comme il l'avait déjà noté dans son avis sur la communication de la Commission concernant le «Programme d'action européen pour la sécurité routière — Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée», il s'impose d'expérimenter tous les moyens possibles pour parvenir à atteindre le but fixé.

4.3 En ce qui concerne les sanctions des infractions, le Comité suggère également qu'il soit envisagé de prendre en compte des éléments tels que le permis de conduire à points, la confiscation du véhicule ou le retrait temporaire de permis, qui peuvent être infligés au contrevenant en combinaison ou non avec des amendes.

4.4 Le Comité juge pouvoir se rallier à la Commission lorsqu'elle propose à l'article 6 du projet de directive que chaque État membre soit tenu de désigner une autorité centrale qui coordonnera l'application de ce texte.

4.5 Le Comité pose qu'au regard de la subsidiarité, il n'est pas souhaitable que la Commission prescrive un modèle de formulaire de notification comme elle le fait à l'article 5 de la proposition de directive. En effet, l'attention ne doit tant porter sur la forme que sur le contenu. À son estime, elle doit s'en tenir à fournir une description circonstanciée des données qui doivent être reprises.

4.6 Dans l'article 8 de la proposition de directive, la Commission propose qu'un comité pour l'application de la sécurité routière l'assiste pour la mise en œuvre du texte. Le Comité peut endosser la procédure de comitologie ainsi proposée.

Le Président  
du Comité économique et social européen  
Dimitris DIMITRIADIS