

Directive pour faciliter les poursuites transfrontalières dans le domaine de la sécurité routière - Résumé à l'intention des citoyens

Quel est le problème?

En 2001, 54 000 personnes ont été tuées sur les routes des 27 pays qui sont aujourd'hui les 27 Etats membres de l'Union européenne. L'UE a décidé cette année-là que le nombre de morts sur les routes devait être divisé par 2 d'ici 2010. Alors que le nombre des victimes de la route a diminué entre 2001 et 2006, aucun progrès n'a été réalisé en 2007. En 2007, 43.000 personnes ont été tuées sur la route, soit l'équivalent de cinq accidents d'avions de passagers de taille moyenne par semaine.

Actuellement, les conducteurs qui commettent une infraction dans un Etat membre autre que celui où leur véhicule a été immatriculé sont rarement sanctionnés. C'est le cas, en particulier, pour les infractions enregistrées par des radars automatiques pour lesquelles il n'y a pas de contact direct entre le conducteur du véhicule et la police, notamment les excès de vitesse et le franchissement des feux rouges. L'acceptation des contrôles par le public est essentielle pour réduire encore la mortalité sur les routes, mais elle est fortement réduite par l'impunité des conducteurs étrangers.

Les conducteurs étrangers représentent 5% de l'ensemble du trafic alors que les étrangers en infraction de vitesse représentent 2,5% à 30% de l'ensemble des infractionnistes, soit 15% en moyenne. Ces chiffres montrent que les conducteurs étrangers sont relativement plus souvent en infraction que les conducteurs résidents. Ils montrent également que les accords bilatéraux existants dans ce domaine sont peu performants.

Quelle est la proposition?

L'objectif de cette proposition est de faciliter la poursuite de certaines infractions au code de la route commises par des conducteurs dans un Etat Membre autre que celui où leur véhicule a été immatriculé. Ces infractions seront poursuivies quelque soit le lieu où elles ont été commises et quelque soit le pays où le véhicule a été immatriculé. La directive concerne uniquement les sanctions pécuniaires.

Les infractions concernées sont les excès de vitesse, la conduite en état d'ébriété, le non-port de la ceinture de sécurité et le franchissement des feux rouges. Il s'agit des infractions responsables du plus grand nombre d'accidents et de tués sur les routes.

La proposition a pour objectif de mettre en place un système électronique d'échange de données dans le but d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise, ce qui permettra ensuite aux autorités de l'Etat membre où a eu lieu l'infraction de lui envoyer un avis de contravention.

La directive garantit aux personnes concernées, le droit d'accès, de modification et de suppression des données personnelles enregistrées et transmises par le système.

Quelles sont les retombées positives?

La différence de traitement entre les conducteurs résidents et non-résidents va disparaître; les infractionnistes, qu'ils soient résidents ou non-résidents, seront soumis aux mêmes sanctions. Ceci se traduira non seulement par une amélioration du comportement des conducteurs étrangers mais aussi des conducteurs résidents conscients qu'ils ne font plus l'objet de discrimination par rapport aux étrangers. Cette proposition aura également un effet dissuasif sur le comportement de l'ensemble des conducteurs, qui ne se limitera pas aux seuls conducteurs étrangers.

Pourquoi la Commission intervient-elle dans ce domaine ?

Seul un instrument au niveau européen peut permettre un contrôle efficace et systématique des infractions routières, grâce à la mise en œuvre d'échanges d'informations au moyen d'un système électronique utilisé par tous les Etats membres.

Comment le système fonctionnera-t-il ?

L'échange de données entre les Etats membres via un système électronique a lieu quand une infraction a été commise dans un Etat membre avec un véhicule immatriculé dans un autre Etat membre. L'Etat membre où l'infraction a été commise envoie le numéro d'immatriculation du véhicule ainsi que certaines données concernant l'infraction à l'Etat de résidence – si cet Etat ne peut pas être identifié, à tous les autres Etats membres – et demande en retour les informations nécessaires concernant le titulaire du certificat d'immatriculation.

Lorsque l'Etat dans lequel l'infraction a été commise a reçu les informations demandées, il envoie un avis de contravention au titulaire du certificat d'immatriculation, établi selon un modèle standardisé. Ce document sera envoyé au titulaire du certificat d'immatriculation dans la langue ou les langues officielles de l'Etat de résidence, comme indiqué par cet Etat. Ce document contient les informations nécessaires au paiement de l'amende ainsi que celles relatives aux possibilités de recours et de contestation. En dernier recours, en cas de non-paiement par le contrevenant, la décision-cadre du Conseil sur l'application du principe de reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires s'applique.

Quand la proposition prendra-t-elle effet?

La transposition de la directive dans les législations nationales devra avoir lieu au plus tard un an après sa publication. Le système électronique devra être mis en place au plus tard un an après la date limite de transposition. Le système devra donc être opérationnel au plus tard 2 ans après la date de publication.