

N° 218

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 février 2009

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

PRÉSENTÉE AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES ⁽¹⁾
EN APPLICATION DE L'ARTICLE 73 BIS DU RÈGLEMENT,

*sur la proposition de directive facilitant l'application transfrontière de la
législation dans le domaine de la sécurité routière (E 3823),*

PRÉSENTÉE

Par M. Hugues PORTELLI,

Sénateur

(Renvoyée à la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

(1) Cette commission est composée de : M. Hubert Haenel, président ; MM. Denis Badré, Michel Billout, Jean Bizet, Jacques Blanc, Jean François-Poncet, Aymeri de Montesquiou, Roland Ries, Simon Sutour, vice-présidents ; Mmes Bernadette Bourzai, Marie-Thérèse Hermange, secrétaires ; MM. Robert Badinter, Jean-Michel Baylet, Pierre Bernard-Reymond, Didier Boulaud, Mme Alima Boumediene-Thiery, MM. Gérard César, Christian Cointat, Pierre-Yves Collombat, Philippe Darniche, Mme Annie David, MM. Robert del Picchia, Pierre Fauchon, Bernard Frimat, Yann Gaillard, Mme Fabienne Keller, MM. Serge Lagache, Jean-René Lecerf, Mmes Colette Mélot, Monique Papon, MM. Jean-Claude Peyronnet, Hugues Portelli, Yves Pozzo di Borgo, Josselin de Rohan, Mme Catherine Tasca et M. Richard Yung.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Adoptée le 19 mars 2008 par la Commission européenne, cette proposition de directive a pour objet d'améliorer la sécurité routière au sein de l'Union européenne et prévoit à cette fin de faciliter l'exécution transfrontière des sanctions liées à quatre infractions routières commises avec des véhicules immatriculés dans des États membres autres que l'État d'infraction : 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 directive permettrait de combler la lacune consistant en la non-poursuite des auteurs d'infractions routières commises dans les États membres de la Communauté par un ressortissant d'un autre État membre. Afin d'atteindre cet objectif, l'article 3 de la proposition envisage de faire peser sur les États membres un certain nombre d'obligations. Dans un premier temps, il introduit une obligation pour l'État d'infraction d'envoyer à l'État de résidence des informations concernant le numéro d'immatriculation du véhicule et l'infraction. Dans un second temps, le texte met à la charge de l'État de résidence l'obligation de transmettre à l'État d'infraction les informations relatives au véhicule et au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Les autres dispositions du texte prévoient, notamment, la mise en place d'un réseau électronique au niveau de l'Union européenne, en vue de faciliter l'échange des informations (l'article 4) et réglementent le contenu et les modalités de notification d'infraction au titulaire du certificat d'immatriculation (l'article 5).

Dans son avis du 18 juillet 2008, le service juridique du Conseil a estimé que ni la sécurité des transports (article 71, §1, c) du traité CE), ni « *aucune autre disposition dudit traité ne confère à la Communauté les compétences nécessaires pour adopter la proposition de directive en l'absence de réglementation communautaire dont ces mesures pourraient assurer l'effectivité* ».

Dès lors, la proposition devrait prendre la forme d'un acte du 3^e pilier.

Le Parlement européen, quant à lui, s'est montré favorable à la proposition. Il a approuvé le texte d'abord en commission des transports le 9 septembre 2008 suivant largement son rapporteur, Inès Ayala Sender, puis en séance plénière le 17 décembre 2008.

Si l'objectif poursuivi par la proposition de directive fait l'objet d'un consensus au sein des institutions communautaires et des délégations des États membres, il existe un désaccord majeur sur le bien-fondé de la base juridique retenue.

Comme l'a rappelé le service juridique du Conseil de l'Union européenne, l'article 5 du traité CE ne confère à la Communauté qu'une compétence d'attribution, ce qui signifie concrètement qu'elle ne peut pas agir en l'absence de disposition du traité qui lui confère la compétence à cet effet.

Il s'agit de rechercher si l'article 71 §1, c) du traité CE, disposition qui confère la compétence à la Communauté en matière de la sécurité des transports, dans le cadre de la politique commune des transports, est une base juridique appropriée pour les mesures que le présent texte vise à introduire. Afin de répondre à cette question, nous suivons la manière dont la Cour de justice de la Communauté (« CJCE ») apprécie le choix de la base juridique, à savoir en examinant le but et le contenu de l'acte (1).

Il nous semble qu'il existe une inadéquation manifeste entre le but et le contenu de la proposition, d'une part, et la base juridique choisie, d'autre part.

La sécurité des transports constitue une base juridique inappropriée

Le bien-fondé de la base juridique retenue pour le présent texte est pour le moins douteux.

(1) Selon une jurisprudence désormais constante, dans le cadre du système de compétences de la Communauté, le choix de la base juridique d'un acte doit se fonder sur des **éléments objectifs** susceptibles de contrôle juridictionnel. Parmi de tels éléments figurent notamment le **but et le contenu de l'acte** (voir notamment arrêt du 11 juin 1991, Commission/Conseil, point 10, C-300/89, Rec. p. I-2867).

Les termes du débat sont les suivants : quel instrument juridique, entre la directive relevant du 1er pilier, et la décision-cadre, relevant du 3e pilier, est le plus approprié pour la mise en œuvre de l'objectif poursuivi par la présente proposition ?

1/ Le contenu et la finalité de la proposition présente des liens étroits avec la coopération policière et judiciaire en matière pénale (3^e pilier)

L'objectif de la directive et son contenu peuvent être rapprochés de la poursuite des infractions et de ce fait, sont susceptibles d'être rattachés à la procédure pénale, ou pour le moins la coopération judiciaire.

● Le contenu de la proposition est de nature à faciliter la poursuite des infractions routières

Le dispositif que la proposition de directive vise à mettre en place, à savoir les procédés d'échange d'informations sur les auteurs des infractions routières, est indissociablement lié aux infractions elles-mêmes.

En effet, la directive fournit des outils permettant de rendre la poursuite des auteurs des infractions effective et efficace, ce qui, à notre avis, fait bloc avec la poursuite elle-même. La proposition de directive met à la charge de l'État de résidence une obligation de communiquer les coordonnées de la personne-auteur présumé de l'infraction routière. Il s'agit bien d'une obligation et non pas d'une simple faculté. Or, ce caractère contraignant de communication des informations sur le titulaire du certificat d'immatriculation, pour le moins, associe l'État de résidence à la recherche (« dénonciation ») de l'auteur de l'infraction (ce qui fait incontestablement partie de la procédure pénale, au regard, par exemple, de l'article 41 du Code de procédure pénale français), voire paralyse le privilège dont dispose tout État d'apprécier l'opportunité des poursuites des infractions (2). Créer une obligation à la charge de l'État de résidence de contribuer à poursuivre l'auteur des infractions, n'est-ce pas une espèce d'injonction de poursuivre ?

(2) Dans le cas de la France, les infractions routières revêtent une qualification pénale ; dans le domaine pénal, le ministère public est juge de l'opportunité des poursuites- article 40-1 du Code de procédure pénale.

Si la qualification, pénale ou administrative, des infractions routières varie selon les États membres, « la procédure d'exécution de ces sanctions devrait être considérée comme relevant dans tous les cas de la catégorie des règles de procédure pénale » (avis du service juridique du Conseil du 18 juillet 2008, §12).

- La finalité de la proposition est de nature répressive

L'objectif même de la proposition- réduire le nombre des tués sur les routes- a une coloration pénale, ou pour le moins répressive. Les mesures envisagées ont une finalité préventive et dissuasive, mais ont également pour but « 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 ».

Quelques éléments supplémentaires révélateurs de la véritable intention du législateur communautaire sont fournis par les communiqués de presse du Parlement européen :

– le communiqué du 8 septembre 2008 (3) : la commission des transports du Parlement européen est en faveur d'une législation garantissant que « *tous les auteurs... puissent être identifiés et sanctionnés financièrement partout dans l'Union européenne* » ;

– le communiqué du 16 décembre 2008 : « *une proposition de directive visant à s'assurer que les contrevenants pourront être identifiés et condamnés à des amendes pour les infractions... qu'ils commettent dans toute l'Union* ».

2/ Le contenu et la finalité de la proposition n'ont qu'un lien très faible avec la politique commune des transports (1er pilier)

La coloration répressive de la proposition est difficilement conciliable avec la finalité traditionnelle de la politique commune des transports, à savoir la libéralisation des transports de marchandises au sein de la Communauté, dans le cadre de la libre circulation des marchandises dans le marché

(3) http://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/infopress/20080908IPR36579/20080908IPR36579_fr.pdf

intérieur. Il n'existe qu'un lien très faible entre cette politique des transports, *de nature économique et à finalité marchande*, et la finalité de prévention des morts des personnes, *de nature extrapatrimoniale et à coloration pénale*.

En effet, il résulte de la jurisprudence constante de la Cour de Justice que la politique commune des transports vise essentiellement à assurer la loyauté de la concurrence entre divers opérateurs, ainsi que de préserver la sécurité des transports routiers par le biais de l'introduction des dispositions sociales harmonisées (portant notamment sur la durée maximale de conduite ininterrompue, le repos hebdomadaire et autres) des conducteurs assurant les transports intra-communautaires.

A ce titre, l'arrêt **Fritz Schumalla** du 28 novembre 1978 a énoncé que :

*« Une sécurité des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, contribuant, parce que soumise à des règles communes, au **respect des conditions de concurrence** dans le domaine des transports, répond non seulement aux objectifs de cette politique, mais aussi aux **impératifs du marché commun** ».*

Ou encore, l'arrêt Ministère public c/ Trinon du 30 novembre 1982 a fait valoir que :

*« Si la mise en œuvre des articles 3, lettre e), et 75 du traité vise à la libération des échanges économiques et à l'établissement d'une économie de concurrence à l'intérieur de la Communauté, il résulte, toutefois, tant du quatrième alinéa du préambule du traité que de la conception même d'une **politique commune des transports que la Communauté a également pour mission de garantir l'équilibre dans les échanges et la loyauté dans la concurrence** et que la réalisation de ces objectifs peut comporter des obligations et des contraintes pour les entreprises de transport de la Communauté. »*

Certaines dispositions couvertes par la sécurité des transports portent, le cas échéant, sur les sanctions fixées à l'occasion de ces règles harmonisées en matière sociale, mais aucune disposition communautaire ne vise à harmoniser les infractions routières.

Il résulte de ces éléments que le rattachement des mesures contenues dans la proposition à la sécurité des transports est pour le moins *artificiel et inapproprié*. De la même manière,

la Commission européenne pourrait-elle rattacher, par exemple, la réglementation de la prévention et de la poursuite des accidents de travail à la libre circulation des travailleurs !

Même si l'article 71 §1 c) du traité CE était une base juridique appropriée, les mesures prévues par la directive ne seraient pas conformes aux conditions auxquelles la Cour de Justice subordonne la compétence de la Communauté en matière pénale.

3/ A supposer même que la sécurité des transports soit une base juridique appropriée, les conditions de la compétence communautaire fixées par la jurisprudence de la CJCE ne seraient pas remplies

A supposer que les mesures prévues par la proposition revêtent une qualification pénale (la recherche des auteurs des infractions faisant partie intégrante de la procédure pénale), à quelles conditions la Communauté serait-elle habilitée à intervenir ?

En principe, la Communauté n'a pas de titre à intervenir dans le domaine pénal, elle est incompétente pour créer des incriminations ou fixer des peines. « *En principe, la législation pénale tout comme les règles de procédure pénale ne relèvent pas de la compétence de la Communauté* » (en ce sens, voir *l'arrêt Casati du 11 novembre 1981*, aff. 203/80 : Rec. p.2595, pt 27 ; *l'arrêt du 13 septembre 2005, Commission c/ Conseil*, aff. C-176/03).

Toutefois, la Cour de Justice a récemment admis une exception à ce principe d'incompétence pour les mesures pénales simplement accessoires et indispensables à l'efficacité des actes relevant du champ de compétence de la Communauté. Tel est le cas par exemple des sanctions pénales attachées aux actes portant atteinte à l'environnement. Par son **arrêt du 13 septembre 2005, Commission c/ Conseil**, la Cour a énoncé que « *le législateur communautaire, lorsque l'application de sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives par les autorités nationales compétentes constitue une mesure indispensable pour lutter contre les atteintes graves à l'environnement, peut imposer aux Etats membres l'obligation d'instaurer de telles sanctions* »

pour garantir la pleine efficacité des normes qu'il édicte dans ce domaine » (point 48 de l'arrêt).

• Tout d'abord, il convient de s'interroger sur la possibilité de transposition du raisonnement suivi par la Cour dans le domaine de la protection de l'environnement au domaine de la sécurité des transports

Sur ce point, nous soutenons la position de Jean-Pierre Puissechet (4) sur la portée de l'arrêt du 13 septembre 2005 et considérons que « l'arrêt est strictement cantonné à la protection de l'environnement et se fonde expressément sur la spécificité de cette matière » (5), en dépit de la prétention de la Commission à la généralisation de la solution (6).

L'arrêt du 23 octobre 2007, Commission contre Conseil (7) (aff. C-440/05) ne fournit pas non plus un précédent susceptible d'être utilement invoqué pour la présente directive. Si la Cour a décidé que la Communauté était compétente de

(4) Juge à la CJCE de 1994 à 2006.

(5) *Compte rendu de la réunion de la délégation pour l'UE du mercredi 22 février 2006, p. 4/9, question 3.*

(6) *Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur les conséquences de l'arrêt de la Cour du 13.9.05, C-176/03 Commission contre Conseil, du 23 novembre 2005 : http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=fr&type_doc=COMfinal&an_doc=2005&nu_doc=583*

(7) Arrêt du 23 octobre 2007, Commission / Conseil (C-440/05, Rec. p. I-9097) (cf. points 58-60, 66)

L'article 80, paragraphe 2, CE ne prévoit aucune limitation explicite quant à la nature des règles communes spécifiques que le Conseil peut adopter sur ce fondement. Le législateur communautaire dispose ainsi, en vertu de cette disposition, d'un large pouvoir normatif et est compétent, à ce titre et par analogie avec les autres dispositions du traité relatives à la politique commune des transports, en particulier l'article 71, paragraphe 1, CE, pour établir, notamment, les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports ainsi que toutes autres dispositions utiles en matière de navigation maritime. L'existence de cette compétence n'est

Dans la mesure où les exigences de la protection de l'environnement, laquelle constitue l'un des objectifs essentiels de la Communauté, doivent, aux termes de l'article 6 CE, être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et actions de la Communauté, une telle protection doit être considérée comme un objectif faisant également partie de la politique commune des transports. Le législateur communautaire peut donc, sur le fondement de l'article 80, paragraphe 2, CE et dans l'exercice des attributions qui lui sont conférées par cette disposition, décider de promouvoir la protection de l'environnement. Dans ce cadre, lorsque l'application de sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives par les autorités nationales compétentes constitue une mesure indispensable pour lutter contre les atteintes graves à l'environnement, le législateur communautaire peut imposer aux États membres l'obligation d'instaurer de telles sanctions pour garantir la pleine effectivité des normes qu'il édicte dans ce domaine.

Arrêt du 23 octobre 2007, Commission / Conseil (C-440/05, Rec. p. I-9097) (cf. points 58-60, 66)

prendre les mesures de nature pénale en vue d'améliorer la *sécurité des transports maritimes*, elle l'a fait également sur le fondement de la *protection de l'environnement* (les deux fondements étant cumulatifs). La sécurité des transports n'apparaît pas ici de manière autonome, pouvant présenter en soi une politique fondamentale et essentielle, au même titre que la protection de l'environnement. Notre opinion va dans le sens du maintien de la spécificité du domaine environnemental dans cette décision de la Cour.

A supposer même que la jurisprudence la Cour sur la compétence de la Communauté en matière pénale soit applicable à la sécurité des transports, les conditions posées par la Cour ne sont pas remplies par la proposition de la directive.

- L'appréciation des conditions posées par la jurisprudence de la Cour pour la compétence de la Communauté en matière pénale.

Tant en 2005 qu'en 2007 il s'agissait des sanctions pénales censées accompagner un acte communautaire préexistant et relevant d'un domaine de compétence de la Communauté. La Cour exige en effet que les mesures en relation avec le droit pénal soient « **indispensables et nécessaires pour garantir la pleine efficacité des normes qu'il** (législateur communautaire) **édicte...** (en matière de protection de l'environnement) ». Il résulte de cette jurisprudence de la Cour que la Communauté ne peut intervenir que pour mettre à la charge des États une obligation de prévoir des sanctions pénales applicables aux violations des règles édictées par la Communauté dans son champ de compétence.

Or, pour qu'il y ait de telles règles préexistantes en ce qui concerne l'objet de la présente proposition de directive, il faudrait que la Communauté intervienne dans l'harmonisation des infractions routières au niveau communautaire. Il faudrait en réalité que la Communauté procède d'abord à une définition uniforme des incriminations (définition des faits constitutifs d'infractions routières) et/ou à une fixation des peines applicables, et seulement après cela elle pourrait prendre un acte visant à rendre ces sanctions effectives. En l'état du droit positif, la Communauté est dépourvue de compétence de fixer des incriminations et des peines et il n'existe pas de réglementation communautaire substantielle en matière des infractions routières. Dès lors, la jurisprudence de 2007

est insusceptible de justifier la compétence de la Communauté de fixer des règles ayant un rapport étroit avec la recherche et la poursuite des auteurs d'infractions routières.

A l'appui de ces considérations, nous pourrions invoquer également les observations de l'avocat général de la CJCE, M. Jan Mazâk, dans l'affaire C-440/05 (CJCE 23 octobre 2007, Commission contre Conseil), point 131 :

« dans la mesure où ils portent sur la création et la coordination de la compétence juridictionnelle, sur l'échange d'informations sur la commission d'une infraction et sur la délégation de points de contact, les articles... de la décision-cadre vont, à mon avis, au-delà du pouvoir de la Communauté, tel que délimité ci-dessus, d'exiger des États membres d'ériger en infraction certains agissements ».

Transposé à la présente proposition, ce raisonnement confirmerait l'incompétence de la Communauté de prendre des mesures portant sur « l'échange d'informations sur la commission d'une infraction », ce qui est précisément le but des articles 3 à 5 du texte étudié.

Dès lors, le choix de la directive, instrument du 1er pilier, paraît inapproprié au vu du contenu et des objectifs de la présente proposition.

Les arguments juridiques ci-dessus sont susceptibles d'être renforcés par un dernier argument tenant à la nécessaire cohérence du choix des instruments juridiques portant sur le même sujet.

4/ Le choix d'une décision-cadre serait plus cohérent, compte tenu de l'existence d'un instrument de reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires (décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil)

La Commission européenne, dans l'exposé des motifs de la proposition de directive, prétend justifier le recours à une directive par le fait qu'elle « *n'empiète pas sur le champ d'application de la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil sur la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires* ». Selon la Commission, « *la directive proposée intervient avant la sanction, alors que la décision cadre entre en jeu après la*

sanction ». Un tel dépeçage nous paraît artificiel : peut-on légitimement dissocier le volet préventif du volet répressif, le stade d'identification et de poursuite de l'auteur de l'infraction du stade de la sanction effective ?

Il serait plus cohérent de réglementer les deux stades, à défaut d'instrument juridique unique, par des actes de même nature.

Cette logique est d'ailleurs suivie par la Cour de Justice. Cette dernière a annulé la décision-cadre 2005/667/JAI par son **arrêt du 23 octobre 2007** (aff. C-440/05, Commission c/ Conseil), au motif que cet instrument était pris sur une base légale erronée (3^e pilier et non dans le cadre du 1^{er} pilier), alors que le traité CE conférait à la Communauté la compétence de légiférer en matière de protection de l'environnement. La logique défendue par la Cour dans cette affaire est celle de *l'unité entre la compétence de fixer les règles de fond de protection et celle de réglementer la nature des sanctions qui s'attachent à la violation de ces règles de fond*. Une fois fixées par une *directive*, les règles de protection de l'environnement peuvent être assorties des sanctions dont la nature pénale est imposée par une *directive*. A contrario, en l'absence de règles de fond relevant du 1^{er} pilier en matière des infractions routières, la Communauté n'a pas non plus de titre à réglementer la poursuite de ces infractions.

Au-delà des arguments juridiques, *l'impératif* de cohérence exigerait ainsi que les mesures facilitant l'identification et la poursuite des infractions routières soient contenues dans un instrument juridique analogue à celui qui réglemente les sanctions infligées à l'occasion de ces mêmes infractions (et cet instrument existe bien !). La décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil sur la reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires du 24 février 2005 précise, dans son **article 5 §1**, qu'elle s'applique, notamment, aux décisions se rapportant aux infractions routières (8). L'article 6 de la décision-cadre établit le principe de « reconnaissance mutuelle des

(8) «... *conduite contraire aux normes qui règlent la circulation routière, y compris les infractions aux dispositions en matière de temps de conduite et de repos et aux dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses* ».

sanctions pécuniaires infligées par les autorités judiciaires et administratives des États membres » (9).

Il serait dépourvu de logique de mettre en œuvre cette décision-cadre dans le domaine particulier des infractions routières par un instrument juridique de nature différente- une directive. A notre avis, un parallélisme des formes devrait être respecté- un acte plus spécifique dans son champ devrait être de la même nature que l'acte plus général applicable à la question, dès lors qu'on qualifie les amendes infligées pour les infractions routières de sanctions pécuniaires, ce qui semble faire l'objet d'un consensus.

Par ailleurs, certaines mesures que la proposition de directive vise à mettre en œuvre relèvent du champ d'application de la récente décision 2008/615/JAI du Conseil du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière (dite «**décision Prüm**» (10)). Cette dernière prévoit un système d'échange d'informations sur l'immatriculation des véhicules.

(9) Le site Europa – <http://europa.eu/cgi-bin/etal/pl>.

(10) *Décision 2008/615/JAI du Conseil du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière*

SECTION 3 Données relatives à l'immatriculation des véhicules

Article 12 : Consultation automatisée de données relatives à l'immatriculation des véhicules

1. Aux fins de la prévention et de l'enquête en matière d'infractions pénales, et dans le cadre du traitement d'autres infractions relevant de la compétence des tribunaux ou du ministère public de l'État membre effectuant la consultation, ainsi que dans le cadre du maintien de la sécurité publique, les États membres autorisent les points de contact nationaux des autres États membres, visés au paragraphe 2, à accéder aux données nationales suivantes relatives à l'immatriculation des véhicules, avec la possibilité de procéder, cas par cas, à une consultation automatisée:

- a) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs, et
- b) les données relatives aux véhicules.

Les consultations nécessitent un numéro de châssis complet ou un numéro d'immatriculation complet. La consultation n'est possible que dans le respect du droit national de l'État membre effectuant ladite consultation.

2. Aux fins de la transmission des données en vertu du paragraphe 1, chaque État membre désigne un point de contact national pour les demandes qui lui sont adressées. Les compétences des points de contact nationaux sont régies par le droit national qui leur est applicable. Les mesures d'exécution visées à l'article 33 règlent les détails techniques de la procédure.

A la lumière des considérations ci-dessus, il semble que la présente proposition soit adoptée sur une base juridique inappropriée et elle aurait dû prendre la forme d'une décision-cadre relevant du 3e pilier.

Notre position se trouve renforcée du fait de la convergence avec la position d'autres États membres de l'Union : le Danemark, la Suède, le Luxembourg, la Pologne, la Roumanie, la République Tchèque et la Finlande ont manifesté leurs réticences quant au choix de la base juridique, l'Allemagne et le Royaume-Uni se sont montrés hostiles à la proposition.

Pour ces motifs, la commission des affaires européennes a décidé de proposer au Sénat l'adoption de la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Vu l'article 88-4 de la Constitution ;

Vu la proposition de directive facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière (texte E 3823) ;

Le Sénat :

– se déclare favorable à l'objectif poursuivi ;

– considère que cette proposition de directive est fondée sur une base juridique inappropriée et qu'elle devrait prendre la forme d'une décision-cadre relevant du troisième pilier ;

– et demande au Gouvernement de susciter le dépôt d'une proposition de décision-cadre.