Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **RECOMMANDATION DE LA COMMISSION**

du ►C1 21 octobre 2003 ◄

relative à l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière ►C1 [1] **◄**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2004/345/CE)

(JO L 111 du 17.4.2004, p. 75)

Rectifié par:

►**C1** Rectificatif, JO L 120 du 24.4.2004, p. 65 (2004/345/CE)

[1] Voir la communication 2004/C 93/04 de la Commission concernant la recommandation de la Commission du 21 octobre 2003 relative à l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière (JO C 93 du 17.4.2004, p. 5).

▼B

RECOMMANDATION DE LA COMMISSION

du ►C1 21 octobre 2003 ◄

relative à l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière ►C1 [1] ◄

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2004/345/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instaurant la Communauté européenne et notamment son article 211,

considérant que:

(1) Chaque année, quelque 40 000 personnes sont tuées sur les routes de l'Union européenne. Dans le livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix [2], la Commission a fixé comme objectif général dans le domaine de la sécurité routière de réduire de moitié le nombre des victimes d'ici à 2010.

(2) Les principales causes des accidents mortels sont les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool (ci-après dénommée «conduite en état d'ivresse») et la non-utilisation de la ceinture de sécurité. La diminution de ces causes de décès sur les routes permettrait d'atteindre plus de la moitié des 50 % de réduction du nombre d'accidents mortels.

(3) Il ressort des travaux de recherche que le contrôle est une manière importante et efficace de prévenir et de réduire le nombre d'accidents, de tués et de blessés.

(4) Les excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse et la non-utilisation de la ceinture de sécurité sont des infractions bien documentées et analysées par plusieurs projets de recherche et d'étude qui fournissent des informations sur les meilleures pratiques en matière de répression des infractions de la circulation concernées.

(5) Une étude d'incidence réalisée sur des propositions correspondant aux mesures prévues dans la présente recommandation a fait apparaître que les meilleures pratiques de contrôle qu'elle entend introduire dans tous les États membres de l'Union européenne présentent un rapport coûts-avantages extrêmement positif.

(6) Ces meilleures pratiques sont, en ce qui concerne les excès de vitesse: l'utilisation des dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse, complétés par des procédures permettant de traiter un nombre important d'infractions. En ce qui concerne la conduite en état d'ivresse: l'application de contrôles aléatoires de l'alcoolémie au moyen d'éthylotests et l'utilisation d'éthylomètres délivrant un document ayant valeur probante devant les tribunaux. En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité: des actions intensives de contrôle d'une certaine durée plusieurs fois par an.

(7) Selon les mêmes sources scientifiques, il semble que les actions de contrôle ne sont vraiment efficaces que si elles sont combinées avec des actions informant l'opinion publique de ces actions et des raisons pour lesquelles elles sont organisées.

(8) Pour planifier efficacement les mesures à prendre pour se conformer à la recommandation, les États membres devraient

---

[1] Voir la communication 2004/C 93/04 de la Commission concernant la recommandation de la Commission du 21 octobre 2003 relative à l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière (JO C 93 du 17.4.2004, p. 5).

[2] COM (2001) 370 du 12 septembre 2001.

▼B

établir un plan national de contrôle qu'ils évalueraient à intervalles réguliers et adapteraient le cas échéant.

(9) Vu les conséquences potentiellement graves des infractions sur lesquelles porte la recommandation, les États membres devraient avoir pour politique générale que les infractions feront l'objet de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives et non pas, comme c'est parfois le cas actuellement, par exemple en cas de non-utilisation de la ceinture de sécurité, d'un simple avertissement.

(10) Des actes visant à empêcher ou saper l'application de la réglementation devraient également faire l'objet de sanctions efficaces.

(11) Dans certains cas, il peut être justifié d'imposer une mesure correctrice, en sus ou à la place d'une sanction. C'est par exemple le cas quand une personne a un problème d'alcoolisme.

(12) Afin de permettre de sanctionner efficacement les infractions graves et/ou répétées qui sont commises dans un autre État membre que l'État membre où la voiture est immatriculée, la recommandation prévoit un mécanisme de contrôle transfrontière.

(13) Pour pouvoir déterminer avec quel degré d'efficacité la recommandation est mise en œuvre, les États membres devraient compléter un formulaire-type indiquant les informations pertinentes concernant les détails des actions de contrôle et d'information qu'ils ont menées et, pour avoir une meilleure idée de la situation en matière de conduite sous l'influence de drogues, des informations pertinentes dans ce domaine. Ces informations seront communiquées à la Commission et échangées entre les États membres. Les États membres devraient également fournir des informations sur les actions de contrôle transfrontière auxquelles ils ont participé.

(14) La Commission devrait rédiger un rapport tous les deux ans sur base des informations communiquées par les États membres.

(15) La présente recommandation forme, avec la directive établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE et des règlements du Conseil (CEE) nº 3820/85 et (CEE) nº 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier [1], un ensemble de mesures de contrôle qui vise à améliorer considérablement la sécurité routière dans l'Union européenne et à réduire le nombre des victimes de la route.

(16) La présente recommandation vise à améliorer la sécurité routière et à réduire le nombre de victimes sur les routes de l'Union européenne par la mise en œuvre de plans nationaux de contrôle élaborés par les États membres et contenant des meilleures pratiques de contrôle et d'information de l'opinion publique sur les questions des excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse et le port de la ceinture de sécurité,

RECOMMANDE AUX ÉTATS MEMBRES:

1. d'élaborer un plan national de contrôle contenant les mesures qu'ils ont l'intention de prendre pour mettre en œuvre la présente recommandation et communiquer à la Commission ce plan national de

[1] Cette proposition de directive (COM(2003) 628 final) a pour but de remplacer la directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) nº 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) nº 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 325 du 29.11.1988, p. 55), modifiée par le règlement (CE) nº 2135/98 (JO L 274 du 9.10.1998, p. 1).

▼B

contrôle qui devrait contenir les informations décrites au chapitre I du formulaire-type se trouvant à l'annexe;

2. d'évaluer à intervalles réguliers et adapter éventuellement le plan national de contrôle en fonction des faits nouveaux pertinents et communiquer à la Commission les informations relatives à ces adaptations;

3. de veiller à ce que les actions intensives de contrôle prescrites dans les recommandations 4 à 7 soient combinées avec une information de l'opinion publique qui sera réalisée sous la forme de campagnes publicitaires visant à sensibiliser le public au domaine concerné, séparément pour chacun des domaines abordés par les actions intensives de contrôle et sous la forme d'une information en bordure de route relatives aux actions concrètes de contrôle menées sur cette artère;

4. de veiller à ce que des dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse soient employés sur les autoroutes, les routes secondaires et les artères urbaines et veiller à ce que les contrôles soient faits de manière à garantir leur efficacité, c'est-à-dire qu'ils soient effectués régulièrement sur des tronçons où le non-respect est fréquent et entraîne une augmentation du risque d'accidents;

5. de prévoir des procédures garantissant que toutes les infractions aux limites de vitesse enregistrées par des dispositifs de contrôle de la vitesse sont poursuivies;

6. de veiller à ce que des contrôles aléatoires de l'alcoolémie soient appliqués au moyen d'éthylotests comme principe directeur de la surveillance de la conduite en état d'ivresse et de manière à garantir leur efficacité; de veiller, à cet effet, en tous les cas à ce que les contrôles aléatoires de l'alcoolémie se fassent régulièrement aux endroits et aux moments où le non-respect est fréquent et augmente le risque d'accident, et de veiller à ce que les agents effectuant les contrôles aléatoires de l'alcoolémie utilisent des éthylomètres chaque fois qu'ils soupçonnent qu'un conducteur conduit sous l'influence de l'alcool;

7. de veiller à ce que des actions intensives de contrôle concernant la non-utilisation de la ceinture de sécurité d'une durée de deux semaines au minimum soient organisées au moins trois fois par an à des endroits où la non-utilisation est fréquente et augmente le risque d'accident, et de veiller à faire appliquer l'obligation de porter la ceinture de sécurité dans chaque cas de non-respect en arrêtant le véhicule; ces actions de contrôle peuvent être menées en combinaison avec d'autres actions en matière de circulation, comme, par exemple, dans les domaines des excès de vitesse et de la conduite en état d'ivresse;

8. d'appliquer comme politique générale la poursuite des infractions constatées au cours des actions intensives de contrôle prescrites dans les recommandations 4 à 7 avec application et exécution d'une sanction et/ou d'une mesure correctrice et de veiller à ce que les sanctions prévues pour les excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse et la non-utilisation de la ceinture de sécurité soient efficaces, proportionnées et dissuasives, à ce que les actes visant à empêcher ou contourner l'application de la réglementation fassent l'objet de sanctions fondées sur les mêmes principes, à ce que les sanctions soient plus lourdes lorsque le même contrevenant commet des infractions graves de façon répétée et à ce que les sanctions prévoient la possibilité d'une suspension ou d'un retrait du permis de conduire et d'une immobilisation du véhicule en cas d'infraction grave;

9. de s'entraider afin de concrétiser la présente recommandation aux fins de laquelle chaque État membre désignera un point de coordination et communiquera aux autres États membres et à la Commission les coordonnées de ce point de coordination; les points de coordination serviront à échanger les meilleures pratiques de contrôle des États membres dans les domaines abordés par la présente recommandation; ils auront aussi pour tâche de communi-

▼B

quer les informations à la Commission comme décrit dans la recommandation 12 et enverront en outre les mêmes informations aux points de coordination des autres États membres;

10. de veiller à ce que des infractions graves ou répétées compromettant la sécurité routière qui sont commises par un conducteur non résident soient signalées aux autorités compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé *via* le point de coordination concerné mentionné dans la recommandation 9 qui consignera ce genre de communications entre États membres;

11. de veiller à ce que les autorités compétentes de l'État membre dans lequel ces infractions graves ou répétées ont été constatées demandent aux autorités compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé de prendre des mesures appropriées à l'égard du contrevenant, de veiller à ce que, dans de tels cas, ce dernier État membre informe le premier État membre du suivi donné à cette demande, et de veiller à ce que les points de coordination mentionnés dans la recommandation 9 servent à ces contacts entre États membres;

12. de communiquer à la Commission tous les deux ans les informations relatives à la mise en œuvre de la présente recommandation et les faits nouveaux dans les domaines en question, conformément au chapitre II du formulaire-type se trouvant à l'annexe; la première année couverte par ce rapport qui sera établi par les États membres sera la première année civile complète à compter de la date de publication de la présente recommandation; les informations parviendront à la Commission au plus tard le 30 septembre suivant la date d'expiration de la période de deux ans couverte par ce rapport;

13. d'évaluer, à la fin de la première période de deux ans mentionnée dans la recommandation 12, l'efficacité des mesures nationales en vigueur qui ont été prises en application de la présente recommandation et d'informer la Commission de leurs conclusions.

LA COMMISSION S'ENGAGE:

1. à mettre à la disposition de tous les États membres les plans nationaux de contrôle mentionnés dans la recommandation 1;

2. à mettre à la disposition de tous les États membres les informations mentionnées dans la recommandation 2;

3. à établir tous les deux ans un rapport sur la mise en œuvre par les États membres de la présente recommandation et sur les faits nouveaux dans les domaines concernés, en se fondant sur les informations fournies par les États membres qui sont mentionnées dans la recommandation 12 et à transmettre le rapport au Conseil et au Parlement européen dans les 13 mois à compter de la fin de la période de deux ans couverte par le rapport;

4. à évaluer, avant la fin de la troisième année à compter de la date de publication de la présente recommandation de la Commission, en se fondant sur les informations mentionnées dans la recommandation 12, si des améliorations ont été obtenues en matière de sécurité routière dans des proportions telles que, si ces améliorations se poursuivent, l'objectif de réduire de 50 % le chiffre annuel de la mortalité sur les routes dans l'Union européenne d'ici à 2010 a des bonnes chances d'être atteint;

5. à soumettre une proposition de directive visant à atteindre l'objectif de 50 % de réduction au cas où les améliorations décrites au paragraphe précédent ne seraient pas obtenues.

▼B

ANNEXE

FORMULAIRE-TYPE MENTIONNÉ DANS LA RECOMMANDATION 1

I. **Le plan national de contrôle**

Le plan national de contrôle mentionné dans la recommandation 1 contiendra au minimum les informations suivantes.

1. *En ce qui concerne la planification des contrôles de la vitesse*

a) un inventaire de tous les tronçons routiers de l'État membre où le non-respect des limites de vitesse est fréquent et augmente le risque d'accident; dans cet inventaire seront repris les tronçons nationaux à haut risque tels que définis dans la directive relative à la définition de lignes directrices nationales pour la sécurité de l'infrastructure routière et à leur mise en œuvre dans le réseau routier transeuropéen, à compter de la date de transposition;

b) une planification de l'utilisation de dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse sur les tronçons routiers repris dans cet inventaire contenant les informations suivantes:

— les dates auxquelles l'utilisation de ces dispositifs commencera pour les différents tronçons repris dans l'inventaire mentionné au point a) ci-dessus,

— la date à laquelle tous les tronçons repris dans l'inventaire seront équipés de ces dispositifs.

2. *En ce qui concerne la planification des contrôles aléatoires de l'alcoolémie*

a) une description générique des lieux d'un État membre et des moments où le dépassement du taux maximal d'alcoolémie est fréquent et augmente le risque d'accident; dans cette description, il convient de tenir dûment compte du risque spécifique d'accident sur les routes rurales;

b) une planification des contrôles aléatoires de l'alcoolémie, conformément à la recommandation 5, dans les lieux et aux moments décrits au point a) ci-dessus contenant les informations suivantes:

— la fréquence des contrôles aléatoires de l'alcoolémie dans les lieux et aux moments décrits au point a) ci-dessus.

3. *En ce qui concerne la planification des contrôles du port de la ceinture de sécurité*

a) une description générique des lieux d'un État membre où le non-respect de la réglementation est fréquent et où le risque d'accident est accru; il convient ce faisant de tenir dûment compte des agglomérations rurales et urbaines;

b) une planification des actions intensives de contrôle dans les lieux décrits au point a) ci-dessus, conformément à la recommandation 6, contenant les informations suivantes:

— les lieux où se tiendront les actions intensives de contrôle, leur durée et le nombre de fois où elles seront organisées sur une année.

II. **Informations à communiquer conformément à la recommandation 12**

Les États membres communiqueront à la Commission les informations suivantes pour chacune des deux années de référence séparément ([1]):

1. *Informations relatives au contrôle de la vitesse*

1.1. Dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse (recommandation 4)

a) nombre et type de dispositifs, utilisés respectivement sur les autoroutes, les routes secondaires et les routes urbaines, et s'ils sont censés être vus par les conducteurs ou non;

b) nombre d'heures et périodes pendant lesquelles des contrôles sont effectués avec ces dispositifs sur différents types de routes;

([1]) Dans la mesure du possible, les informations devraient aussi faire la distinction entre les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires.

▼B

c) tronçons routiers où ces dispositifs sont utilisés.

1.2. Infractions

a) nombre d'infractions aux limites de vitesse enregistrées par les dispositifs automatisés;

b) nombre d'infractions visées au point a) commises par des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger;

c) nombre total d'infractions aux limites de vitesse enregistrées (y compris celles qui sont enregistrées au moyen d'autres méthodes);

d) nombre total d'infractions visées au point c) commises par des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger.

1.3. Sanctions

a) nombre de sanctions appliquées pour des infractions aux limites de vitesse enregistrées par des dispositifs automatisés;

b) nombre des différents types de sanctions appliquées pour ces infractions (par exemple, amendes, retrait/ajout de points, suspension/retrait du permis de conduire, immobilisation du véhicule, etc.), et d'autres détails tels que le montant des amendes, le nombre de points, la durée de la suspension, et pour quelles infractions;

c) les informations mentionnées aux points a) et b) sur les sanctions appliquées aux conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger;

d) les informations mentionnées aux points b) et c) concernant les sanctions appliquées pour des infractions aux limites de vitesse enregistrées par d'autres méthodes;

e) les informations mentionnées aux points a), b), c) et d) sur les sanctions effectivement exécutées.

1.4. Informations relatives aux procédures décrites dans la recommandation 5

a) description détaillée du processus de détection, de poursuites et de sanction des infractions aux limites de vitesse et dans quelle mesure cela se fait par des méthodes automatisées; combien de temps faut-il pour que les contrevenants reçoivent une sommation de payer une amende; quel est le délai accordé pour le paiement de l'amende; délai et procédure d'appel (si elle est possible);

b) une série fixe de sanctions est-elle prévue dans ces procédures; si oui, laquelle;

c) qui est tenu de payer l'amende: le propriétaire du véhicule, le conducteur, ou les deux, et dans quel ordre;

d) les tribunaux jouent-ils encore un rôle dans la procédure; si oui, lequel;

e) combien de temps dure l'ensemble de la procédure, y compris l'exécution de la sanction (durée moyenne, minimale et maximale);

f) informations concernant les défis que les États membres doivent relever en ce qui concerne la mise en œuvre des dispositions relatives aux procédures de la recommandation 5;

g) toutes autres informations que les États membres jugent pertinentes pour la mise en œuvre de ces dispositions.

1.5. Décisions judiciaires

Les mêmes informations que celles qui sont mentionnées au point 1.3 pour les décisions judiciaires relatives aux sanctions appliquées pour infraction aux limites de vitesse.

1.6. Modifications de la réglementation en matière de limites de vitesse

Informations détaillées concernant toute modification de la réglementation nationale en matière de limites de vitesse qui entrerait en vigueur pendant la période de référence.

1.7. Autres informations

Toutes autres informations que les États membres jugent pertinentes pour la mise en œuvre des dispositions en matière de contrôle des limites de vitesse, y compris les défis particuliers qu'ils ont dû relever lors de la mise en œuvre des dispositions concernées.

▼B

2. *Informations relatives à l'application de la réglementation en matière de conduite en état d'ivresse*

2.1. Contrôles aléatoires de l'alcoolémie et contrôles par éthylomètre (recommandation 6)

a) informations sur les lieux et les moments où des contrôles aléatoires de l'alcoolémie ont été effectués;

b) nombre et type des dispositifs d'analyse de l'haleine qui ont été utilisés pour les contrôles aléatoires de l'alcoolémie;

c) nombre de contrôles et périodes pendant lesquelles des contrôles aléatoires de l'alcoolémie ont été effectués;

d) nombre de contrôles effectués au moyen d'éthylomètres; informations relatives au nombre et au type d'éthylomètres disponibles pour des actions de contrôle;

e) informations relatives au nombre/pourcentage des informations visées aux points b), d) et f) se rapportant à des conducteurs ne résidant pas dans l'État membre concerné;

f) informations relatives à d'autres méthodes de contrôle de l'alcoolémie, par exemple par prise de sang;

g) informations relatives à des actions de contrôle de l'alcoolémie autres que les contrôles aléatoires en donnant, dans la mesure du possible, des détails similaires à ceux qui sont demandés aux questions ci-dessus.

2.2. Infractions

a) nombre d'infractions à la réglementation en matière de conduite en état d'ivresse constatées au cours d'actions de contrôle; nombres en fonction des méthodes utilisées pour constater les infractions (éthylotest, éthylomètre, ou autre, prise de sang par exemple);

b) nombre d'infractions à la réglementation en matière de conduite en état d'ivresse commises par des conducteurs non résidents;

c) nombre total d'infractions à la réglementation en matière de conduite en état d'ivresse constatées (y compris celles qui ont été constatées au cours d'actions de contrôle);

d) nombre total d'infractions commises par des conducteurs non résidents.

2.3. Sanctions

a) nombre de sanctions appliquées pour des infractions pour conduite en état d'ivresse constatées au cours d'actions de contrôles aléatoires de l'alcoolémie;

b) nombre des différents types de sanctions pour ces infractions (par exemple, amendes, retrait/ajout de points, suspension/retrait du permis de conduire, immobilisation du véhicule, etc.), et d'autres détails tels que le montant des amendes, le nombre de points, la durée de la suspension, et pour quelles infractions;

c) les informations mentionnées aux points a) et b) relatives aux sanctions appliquées aux conducteurs non résidents;

d) les informations mentionnées aux points b) et c) relatives aux sanctions appliquées pour des infractions à la réglementation en matière de conduite en état d'ivresse au cours d'actions de contrôle;

e) informations relatives aux sanctions appliquées dans les cas où le conducteur a refusé de se soumettre à un contrôle;

f) les informations mentionnées aux points a), b), c), d) et e) relatives aux sanctions effectivement exécutées.

2.4. Décisions judiciaires

Les mêmes informations que celles qui sont mentionnées au point 2.3 sur les décisions judiciaires relatives aux sanctions appliquées pour des infractions à la réglementation en matière de conduite en état d'ivresse.

2.5. Modifications apportées à la réglementation en matière de conduite en état d'ivresse

Informations détaillées concernant toute modification de la réglementation nationale en matière de conduite en état d'ivresse qui entrerait en vigueur pendant la période de référence.

2.6. Autres informations

Toutes autres informations que les États membres jugent pertinentes pour la mise en œuvre des dispositions en matière de contrôle du respect de la réglementation en matière de conduite en état d'ivresse, y compris les défis

▼B

particuliers qu'ils ont dû relever lors de la mise en œuvre des dispositions concernées.

3. *Informations relatives à l'application de la réglementation en matière de port de la sécurité routière (recommandation 7)*

3.1. Actions intensives de contrôle

a) nombre de contrôles effectués dans le cadre d'actions intensives de contrôle sur les différents types de routes, ainsi que le nombre des différents types de contrôles (par exemple, contrôle visuel, contrôle par caméra);

b) durée des actions intensives de contrôle, nombre d'actions par an et périodes pendant lesquelles elles sont organisées;

c) les actions intensives sont-elles combinées avec l'application d'autres réglementation de la circulation et, si oui, lesquelles (par exemple, excès de vitesse, conduite en état d'ivresse).

3.2. Infractions

a) nombre d'infractions à la réglementation en matière de port de la ceinture de sécurité et de retenue des enfants constatées au cours d'actions intensives de contrôle;

b) nombre d'infractions à la réglementation en matière de port de la ceinture de sécurité et de retenue des enfants commises par des conducteurs et des passagers de véhicules immatriculés à l'étranger;

c) nombre total d'infractions à la réglementation en matière de port de la ceinture de sécurité et de retenue des enfants constatées (y compris celles qui ont été constatées à d'autres occasions que pendant les actions intensives de contrôle);

d) nombre total d'infractions à la réglementation en matière de port de la ceinture de sécurité et de retenue des enfants commises par des conducteurs et des passagers de véhicules immatriculés à l'étranger.

3.3. Sanctions

a) nombre de sanctions appliquées pour infraction à la réglementation en matière de port de la ceinture de sécurité et de retenue des enfants constatées au cours des actions intensives de contrôle;

b) nombre des différents types de sanctions pour ces infractions et d'autres détails tels que le montant des amendes, le nombre de points retirés/ajoutés, et pour quelles infractions;

c) les informations mentionnées au point b) relatives aux sanctions appliquées aux conducteurs et aux passagers de véhicules immatriculés à l'étranger;

d) les informations mentionnées au point b) relatives aux sanctions appliquées pour infraction à la réglementation en matière de port de la ceinture de sécurité et de retenue des enfants constatées à d'autres occasions que pendant les actions intensives de contrôle;

e) les informations mentionnées au point d) relatives aux sanctions appliquées aux conducteurs et aux passagers de véhicules immatriculés à l'étranger;

f) les informations mentionnées aux points a), b), c), d) et e) relatives aux sanctions effectivement exécutées.

3.4. Décisions judiciaires

Les mêmes informations que celles qui sont mentionnées au point 3.3 concernant les décisions judiciaires relatives aux infractions à la réglementation en matière de port de la ceinture de sécurité et de retenue des enfants.

3.5. Modifications apportées à la réglementation en matière de dispositifs de retenue

Informations détaillées concernant toute modification de la réglementation nationale en matière de dispositifs de retenue qui entrerait en vigueur pendant la période de référence.

3.6. Autres informations

Toutes autres informations que les États membres jugent pertinentes pour la mise en œuvre des dispositions en matière de contrôle du respect de la réglementation en matière de dispositifs de retenue, y compris les défis particuliers qu'ils ont dû relever lors de la mise en œuvre des dispositions concernées.

▼B

4. *Informations relatives à l'information de l'opinion publique (recommandation 3)*

4.1. Informations relatives aux campagnes publicitaires

a) nombre, durée et contenu des campagnes publicitaires pour chacun des types d'actions, périodes et lieux où elles ont été organisées et/ou les médias ont été utilisés;

b) autorités compétentes chargées des campagnes mentionnées au point a) et autres autorités participant à leur conception et leur préparation.

4.2. Informations relatives à l'information sur l'application de la réglementation en bordure de route

a) informations pertinentes détaillées relatives à ces actions d'information, par exemple: les lieux (en bordure de quelles routes), nombre, contenu, périodes pendant lesquelles elles sont organisées;

b) autorités chargées des actions d'information mentionnées au point a) et autres autorités participant à leur conception et à leur préparation;

c) informations relatives aux actions de contrôle dans les trois domaines concernés sur lesquelles l'opinion publique n'est pas informée (par exemple, caméras cachées, caméras non identifiables).

4.3. Autres informations

Toutes autres informations que les États membres jugent pertinentes pour la mise en œuvre des dispositions en matière d'information de l'opinion publique, y compris les défis particuliers qu'ils ont dû relever lors de la mise en œuvre des dispositions concernées.

5. *Informations relatives aux effets des actions intensives de contrôle*

Nombre d'accidents, de tués et de blessés avant et après les actions de contrôle et d'information organisées conformément à la présente recommandation et, dans la mesure du possible, l'influence des différents types d'actions de contrôle et/ou d'information sur ces chiffres.

6. *Informations relatives à la conduite sous l'influence de drogues*

6.1. Informations sur la situation nationale

Toutes informations relatives à la situation juridique et pratique: réglementation nationale sur la conduite sous l'influence de drogues, notamment les drogues visées, les limites légales, les méthodes de détection, les sanctions et les contrôles dans la pratique, ainsi que la réglementation non spécifique à la conduite sous l'influence de drogues mais pouvant avoir un effet similaire (par exemple les dispositions sur l'aptitude à conduire en général).

6.2. Information sur les actions entreprises

Informations détaillées sur des actions concrètes et des meilleures pratiques concernant la conduite sous l'influence de drogues (exemples de ce type d'actions: application de tests standards pour les drogues et les médicaments aux conducteurs qui sont impliqués dans des accidents mortels, avec enregistrement et suivi des données qui en résultent, campagnes d'informations ou campagnes publicitaires sur les risques pouvant être associés à la conduite sous l'influence de drogues).

6.3. Défis

Défis particuliers que doivent relever les États membres dans ce domaine.

6.4. Autres informations

Toutes autres informations que les États membres jugent pertinentes à cet égard.