



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 1 martie 2023
(OR. en)

6796/23

**Dosar interinstituțional:
2023/0055(COD)**

**TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	1 martie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 128 final
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI privind efectul la nivelul Uniunii al anumitor decăderi din dreptul de a conduce autovehicule

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 128 final.

Anexă: COM(2023) 128 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 1.3.2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
privind efectul la nivelul Uniunii al anumitor decăderi din dreptul de a conduce
autovehicule

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2023) 128-129} - {SEC(2023) 350}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv central al politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Uniunea urmărește o politică de îmbunătățire a siguranței rutiere, având ca obiectiv reducerea deceselor, a vătămarilor corporale și a daunelor materiale.

În ultimii 20 de ani, drumurile din UE au devenit mult mai sigure. Numărul deceselor cauzate de accidente rutiere a scăzut cu 61,5 %, de la aproximativ 51 400 în 2001 la aproximativ 19 800 în 2021. Cu toate acestea, îmbunătățirea siguranței rutiere nu a fost suficient de semnificativă pentru concretizarea ambiției politice a UE de a reduce numărul deceselor rutiere cu 50 % între 2001 și 2010 și cu încă 50 % între 2011 și 2020 (adică cu 75 % între 2001 și 2020), enunțată într-o serie de documente strategice emise de Comisie în ultimele două decenii, cum ar fi *Cartea albă privind politica europeană a transporturilor pentru 2010*¹ sau Comunicarea Comisiei intitulată *Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020*². În *Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă*³ din 2020, Comisia a reiterat obiectivul de a ajunge la zero decese în toate modurile de transport până în 2050.

Deși numărul deceselor rutiere din 2020 a fost cu 17 % mai mic decât în 2019, această scădere a fost puternic influențată de reducerea fără precedent a volumului traficului rutier ca urmare a pandemiei de COVID-19⁴. În anii anteriori anului 2020, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere nu scădea decât cu foarte puțin. Această lentoare a scăderii, apărută deja în jurul anului 2014, a determinat miniștrii transporturilor din statele membre ale UE să emită o declarație ministerială privind siguranța rutieră în cadrul Consiliului informal al transporturilor de la Valletta din martie 2017⁵. În declarația respectivă, statele membre au solicitat Comisiei să analizeze oportunitatea consolidării cadrului juridic al Uniunii în materie de siguranță rutieră pentru a inversa această tendință de stagnare.

Declarația de la Valletta⁶ conține un apel explicit la acțiune în problema recunoașterii reciproce a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule al conducătorilor auto nerezidenți:

„Miniștrii transporturilor solicită Comisiei: [...] să analizeze consolidarea cadrului juridic al Uniunii în domeniul siguranței rutiere, cu un accent deosebit pe cooperarea statelor membre cu privire la recunoașterea reciprocă a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule

¹ COM(2001) 370 final.

² COM(2010) 389 final.

³ COM(2020) 789 final/2.

⁴ În timpul primei perioade de limitare a mișcării persoanelor din aprilie 2020, Consiliul European pentru Siguranța Transporturilor (ETSC) a raportat o scădere cu 70-85 % a volumului traficului în principalele orașe europene (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ A se vedea: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; în iunie 2017, Consiliul a adoptat Concluziile privind siguranța rutieră - de adoptare a Declarației de la Valletta (a se vedea documentul 9994/17).

⁶ Declarația de la Valletta privind siguranța rutieră, 2015, punctul 9 litera (c).

vizând conducătorii auto nerezidenți, fără a aduce atingere temeiului/temeiurilor juridic(e) adecvat(e) pentru astfel de propuneri [...].”

În acest context, un element important al eforturilor Uniunii de îmbunătățire a siguranței rutiere este aplicarea consecventă a sancțiunilor pentru încălcările normelor de circulație rutieră săvârșite în Uniune. Totuși, în temeiul cadrului juridic actual, sancțiunea decăderii din dreptul de a conduce nu poate fi aplicată la nivelul întregii Uniuni în cazul în care încălcarea este săvârșită într-un stat membru diferit de cel care a eliberat permisul de conducere.

Întrucât eliberarea unui permis de conducere reprezintă un act suveran, un astfel de document nu poate fi retras cu același efect de către un alt stat membru. Prin urmare, numai statul membru care a eliberat permisul de conducere îl poate retrage cu efect la nivelul întregii Uniuni. Alte state membre pot restricționa dreptul de a conduce numai pe teritoriul lor, în conformitate cu principiul teritorialității⁷. Prin urmare, este imperativ să se instituie un cadru la nivelul Uniunii pentru ca decăderea din dreptul de a conduce autovehicule să aibă efect la nivelul întregii Uniuni și să se prevină impunitatea relativă a contraveniențelor care încalcă normele de circulație rutieră.

Autoritățile care pot adopta decizii de impunere a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule variază de la un stat membru la altul. Prin urmare, decăderea din dreptul de a conduce autovehicule la nivelul întregii Uniuni ar trebui să fie impusă pe baza legislației naționale a statului membru care a eliberat permisul de conducere. În temeiul propunerii, statele membre vor avea obligația să confere un efect auxiliar la nivelul Uniunii, în conformitate cu legislația națională, unei decăderi din dreptul de a conduce autovehicule care a fost impusă de un alt stat membru.

Cadrul ar trebui să se bazeze pe principiul conform căruia efectele asociate retragerii, suspendării sau restricționării unui permis de conducere ar trebui se aplice în cea mai mare măsură posibilă în întreaga Uniune, stabilindu-se astfel decăderea din drepturi la nivelul întregii Uniuni. Datorită unui astfel de cadru, UE poate să obțină rezultate similare cazului în care deciziile care duc la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule ar fi recunoscute reciproc, ținând seama în același timp de particularitățile transportului rutier și asigurându-se că nu există nicio suprapunere între efectul la nivelul Uniunii al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule și instrumentele utilizate în domeniul cooperării penale.

Domeniul de aplicare al prezentei inițiative vizează încălcările normelor de circulație rutieră care contribuie cel mai mult la accidentele rutiere și la decesele cauzate de acestea, și anume: excesul de viteză; conducerea sub influența alcoolului; conducerea sub influența drogurilor și cauzarea decesului sau a vătămării corporale grave ca urmare a oricărei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

Nu numai că viteza influențează direct producerea coliziunilor și gravitatea acestora, dar în plus realitatea arată că, în medie, excesul de viteză este de departe cea mai des constatată încălcare a normelor de circulație⁸. Numărul de coliziuni și gravitatea acestora cresc

⁷ Această interpretare este reiterată în mod constant și în jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene; a se vedea, de exemplu: cauza C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240 și cauza C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

exponențial odată cu creșterea vitezei de deplasare. În mod analog, reducerea vitezei cu doar câțiva km/h poate scădea semnificativ numărul și gravitatea coliziunilor⁹.

Proporția încălcărilor legate de excesul de viteză comise de conducătorii auto nerezidenți poate varia foarte mult de la un stat membru la altul. În medie, aproximativ 18 % din totalul încălcărilor legate de excesul de viteză sunt comise de conducători auto nerezidenți. Aceasta înseamnă că există un grup semnificativ de conducători auto care comit încălcări grave ale normelor de circulație rutieră în alte state membre, dar care nu sunt (pe deplin) trași la răspundere pentru acestea. Sancționarea excesului de viteză are scopul de a descuraja conducătorii auto să depășească limitele de viteză prin penalizarea celor care procedează astfel. Acest lucru influențează viteza nu numai în cazul conducătorilor auto care se recunosc în persoanele sancționate efectiv (descurajare specifică), ci și în cazul celor care văd sau aud că penalizarea conducătorilor auto continuă (descurajare generală)¹⁰.

Prin eliminarea parțială a impunității actuale a acestor contravenienți datorită faptului că se dă posibilitatea statelor membre să recunoască reciproc decăderea din dreptul de a conduce autovehicule ca urmare a excesului de viteză, se preconizează că viteza lor de conducere va scădea, deoarece aceștia vor simți că trebuie să respecte regulile privind viteza în străinătate în aceeași măsură în care le respectă în propriul stat membru. Astfel, având în vedere în special că excesul de viteză reprezintă cea mai frecventă încălcare a normelor de circulație, se preconizează că doar recunoașterea reciprocă a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule ca urmare a săvârșirii acesteia va avea un efect semnificativ asupra siguranței rutiere, deoarece, de exemplu, anumite părți interesate estimează că ar putea fi salvate 2 100 de vieți în fiecare an dacă viteza medie ar scădea cu doar 1 km/h pe toate drumurile din UE¹¹.

Aceeași logică se aplică și în cazul conducerii sub influența alcoolului. Numărul încălcărilor cauzate de conducerea sub influența alcoolului este estimat la 1,2 milioane în 2019 și se preconizează că va crește la 1,5 milioane până în 2030 și la 2,4 milioane până în 2050, pe baza evoluției intensității aplicării legii în perioada 2010-2019¹². Un studiu recent realizat în contextul proiectului DRUID (*Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines* – Conducerea sub influența drogurilor, a alcoolului și a medicamentelor) a fost utilizat pentru a estima ponderea încălcărilor în care concentrația de alcool în sânge testată a fost mai mare de 0,8¹³. La nivelul UE, aproximativ 26 % din totalul încălcărilor legate de consumul de alcool au fost estimate ca fiind grave, ceea ce ar putea duce la pierderea permisului. În plus, s-a estimat că șoferii nerezidenți comit aproximativ 15 % din toate încălcările normelor de circulație rutieră¹⁴.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, *Reducing Speeding in Europe* (Reducerea vitezei în Europa) <https://bit.ly/2YZgSzz>.

¹² Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report* (Prevenirea conducerii sub influența alcoolului și a drogurilor: raport final), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ Observatorul European pentru Droguri și Toxicomanie (2012): *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project* (Conducerea sub influența drogurilor, a alcoolului și a medicamentelor în Europa – constatări ale proiectului DRUID) (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

În mod similar, drogurile pot afecta funcțiile psihice și fiziologice, cauzând pierderi ale capacității. Astfel, pe baza studiilor epidemiologice privind accidentele rutiere mortale la nivel național, se estimează că ponderea deceselor rutiere în cazul cărora au fost implicate substanțe (droguri și medicamente) este de 15-25 %¹⁵. Potrivit unui alt raport al proiectului DRUID¹⁶, principalul factor de descurajare generală a conducerii sub influența drogurilor este riscul perceput de depistare, însă un sondaj realizat în 2018 a arătat că numai 14 % din conducătorii auto în general consideră că riscă să fie verificați în ceea ce privește consumul de droguri ilegale¹⁷. Prin urmare, ar trebui mărită vizibilitatea aplicării legii în cazul încălcărilor legate de conducerea sub influența drogurilor. Pornind de la acestea considerații, în ceea ce privește legătura dintre droguri și alcool (denumită în mod curent „conducerea sub influența substanțelor”), este necesar să se includă în propunerea de directivă încălcarea constând în conducere sub influența drogurilor.

Pe lângă încălcările legate de excesul de viteză și de conducerea sub influența substanțelor, alte comportamente care încalcă normele de circulație rutieră pot să conducă de asemenea la vătămări corporale grave sau chiar la decese, în special în rândul utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi copiii, pietonii, bicicliștii, persoanele aflate pe trotinete (electrice) și persoanele cu mobilitate redusă. Având în vedere aceste considerente, directiva propusă prevede ca efectul decăderii din dreptul de a conduce autovehicule ca urmare a acestor comportamente să fie extins la nivelul întregii UE.

Evaluarea Directivei 2006/126/CE¹⁸ a concluzionat că absența unui cadru specific și eficient al Uniunii Europene privind decăderea din dreptul de a conduce autovehicule ridică probleme în ceea ce privește prevenirea abuzurilor din partea conducătorilor auto care săvârșesc încălcări pe teritoriul unui stat membru, dar care pot continua să conducă într-un alt stat membru fără a suporta consecințele încălcărilor. Acest lucru a fost confirmat de opiniile a 16 din 21 de respondenți reprezentând autoritățile naționale, care au considerat ca fiind o problemă în general importantă aceea că persoanele rezidente și cele nerezidente în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea nu se confruntă cu aceleași consecințe în ceea ce privește decăderea din dreptul de a conduce autovehicule. Atunci când au fost întrebat cu privire la absența unei decăderi din dreptul de a conduce autovehicule la nivelul întregii Uniuni, prin intermediul recunoașterii reciproce a deciziilor, unele state membre au confirmat că acest lucru îngreunează punerea în aplicare a decăderii din drepturi la nivel transfrontalier și, prin urmare, reprezintă un risc pentru siguranța rutieră în UE, în special în cazurile în care interdicția de a conduce a fost rezultatul unor încălcări grave (de exemplu, conducerea sub influența alcoolului). Sondajul specific realizat în rândul autorităților naționale în contextul evaluării a confirmat în ansamblu că ar putea exista un impact negativ asupra siguranței rutiere și a turismului permiselor de conducere ca urmare a inexistenței unui cadru UE privind decăderea din dreptul de a conduce autovehicule, deși impactul său ar fi dificil de evaluat.

¹⁵ Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report* (Prevenirea conducerii sub influența alcoolului și a drogurilor: raport final), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹⁶ [Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 \(bast.de\)](#) .

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>.

¹⁸ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2022) 0017 final, Evaluarea Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere.

Acolo unde prezenta expunere de motive face referire la recunoașterea reciprocă a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule în contextul lucrărilor pregătitoare, aceasta ar trebui înțeleasă ca reprezentând obiectivul de politică de a asigura un efect la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule, întrucât acesta a fost scopul inițiativei de la bun început.

În plus, instituirea unui efect la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce prin intermediul recunoașterii reciproce a deciziilor a fost examinată și în contextul lucrărilor pregătitoare ale Directivei 2015/413¹⁹.

În lucrările pregătitoare pentru revizuirea Directivei 2006/126/CE, marea majoritate a respondenților la consultarea publică deschisă (CPD) (68 %, 5 146 din 7 532) au afirmat că este fie foarte important, fie important să se extindă domeniul de aplicare al directivei respective pentru a include norme privind recunoașterea reciprocă a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule. În timpul atelierului și al interviurilor specifice, majoritatea părților interesate²⁰ s-au exprimat în favoarea dezvoltării conceptului de recunoaștere reciprocă a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule. Totuși, Țările de Jos au menționat unele preocupări de ordin juridic²¹, iar Germania a avut câteva motive de îngrijorare cel puțin în etapa inițială.

Per ansamblu, multe părți interesate au susținut decăderea din dreptul de a conduce autovehicule la nivelul întregii Uniuni prin intermediul recunoașterii reciproce a deciziilor, în special în cazul încălcărilor legate de excesul de viteză și de conducerea sub influența alcoolului. Acest lucru a fost confirmat în CPD, unde aproximativ 6 106 (81 %) și 4 966 (66 %) din 7 532 de respondenți au considerat că o decădere din dreptul de a conduce autovehicule la nivelul Uniunii, realizată prin recunoașterea reciprocă a deciziilor emise pentru conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor și pentru exces de viteză, este foarte importantă sau, respectiv, importantă din perspectiva revizuirii Directivei 2006/126/CE. Concret, atunci când au fost întrebați ce încălcări ale normelor ar trebui să aibă un astfel de efect în UE, 87 % dintre respondenții la CPD (6 586 din 7 532) au ales conducerea sub influența alcoolului și a drogurilor, iar 46 % (3 470 din 7 532) au ales excesul de viteză. În cadrul interviurilor specifice, unele părți interesate²² s-au exprimat în favoarea instituirii unei decăderi din dreptul de a conduce autovehicule la nivelul întregii Uniuni prin recunoașterea reciprocă a deciziilor emise pentru exces de viteză și pentru conducerea sub influența alcoolului. Suedia, Slovenia și Belgia și-au exprimat de asemenea susținerea, deși au recunoscut dificultățile întâmpinate în găsirea unui acord cu alte state membre și în ceea ce privește punerea în aplicare efectivă.

Absența unui cadru clar la nivelul UE care să stabilească decăderea din dreptul de a conduce autovehicule la nivelul întregii Uniuni, asigurată prin intermediul recunoașterii reciproce a deciziilor, face să fie dificilă prevenirea abuzurilor din partea conducătorilor auto și afectează

¹⁹ Statisticile și rezultatele sondajului prezentate în documentul de față fac parte din Studiul de fundamentare a evaluării impactului pentru revizuirea Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, consorțiul ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – linkul urmează să fie adăugat.

²⁰ Federația europeană a victimelor accidentelor rutiere, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR și NL.

²¹ NL și-a exprimat îngrijorarea cu privire la diversele norme și proceduri aplicabile pe cuprinsul UE.

²² Consiliul European pentru Siguranța Transporturilor, Asociația europeană a producătorilor de motociclete și Dansk Kørelærer-Union.

siguranța rutieră. Această constatare a fost confirmată și de statele membre cu ocazia interviurilor specifice. Atât reducerea comportamentelor periculoase ale conducătorilor auto, cât și scăderea numărului de persoane care conduc fără permis par a fi factori relevanți pentru părțile interesate care au răspuns la CPD. De altfel, aproximativ 55 % (5 063 din 7 532) și, respectiv, 69 % (5 201 din 7 532) dintre acestea le-au evaluat ca fiind fie extrem de importante, fie foarte importante.

În sondajul specific, marea majoritate a reprezentanților autorităților naționale au considerat ca fiind o problemă în general importantă aceea că persoanele rezidente și cele nerezidente în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea nu se confruntă cu aceleași consecințe în ceea ce privește decăderea din dreptul de a conduce autovehicule în UE (16/21). Tot în sondajul specific, respondenții din partea organizațiilor neguvernamentale au fost de acord că neexistența aceluiași consecințe pentru rezidenți și nerezidenți în ceea ce privește decăderea din dreptul de a conduce autovehicule reprezintă o problemă importantă din punctul de vedere al siguranței rutiere (64 %). În mod similar, aceștia au fost de acord că neexistența aceluiași consecințe pentru rezidenți și nerezidenți în ceea ce privește punctele de penalizare reprezintă o problemă importantă din punctul de vedere al siguranței rutiere (64 %).

Autoritățile naționale au estimat că, în medie, numărul încălcărilor de natură să conducă la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule săvârșite în fiecare an se situează între 25 000 și peste 50 000. Numărul de decăderi din dreptul de a conduce autovehicule impuse pentru conducătorii auto rezidenți (al căror permis de conducere a fost eliberat în același stat membru care impune decăderea din dreptul de a conduce autovehicule) a fost estimat în intervalul 0-5 000. Numărul de decăderi din dreptul de a conduce autovehicule impuse pentru conducătorii auto nerezidenți (al căror permis de conducere nu a fost eliberat în statul membru care impune decăderea din dreptul de a conduce autovehicule) a fost estimat în intervalul 0-5 000. Mai mulți respondenți au estimat că numărul de încălcări soldate cu puncte de penalizare este cuprins între 0 și 1 000 pe an. Un număr puțin mai mare de respondenți au estimat că numărul de încălcări soldate cu aplicarea de puncte de penalizare pentru conducătorii auto rezidenți (al căror permis de conducere a fost eliberat în același stat membru care aplică punctele de penalizare) este cuprins între 0 și 1 000. Numărul de încălcări soldate cu aplicarea de puncte de penalizare pentru conducătorii auto rezidenți într-un alt stat membru al UE (al căror permis de conducere nu a fost eliberat în statul membru care impune descalificarea) a fost estimat între 0 și 5 000.

Din perspectiva lucrărilor pregătitoare, se confirmă că instituirea unui sistem specific și eficient care să asigure că decăderea din dreptul de a conduce autovehicule produce efecte pe tot teritoriul Uniunii este de natură să aibă un efect semnificativ asupra siguranței rutiere. În plus, prezenta propunere face parte dintr-un pachet care vizează revizuirea altor două directive conexe:

- Directiva (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră²³ și
- Directiva 2006/126/CE privind permisele de conducere²⁴.

²³ Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, JO L 68, 13.3.2015, p. 9.

Directiva (UE) 2015/413 este una dintre pietrele de temelie ale aplicării prevederilor referitoare la anumite încălcări bine definite ale normelor de circulație rutieră, în cazul în care încălcările respective au fost săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât cel în care a avut loc încălcarea, ceea ce în majoritatea cazurilor indică și săvârșirea de către un contravenient nerezident. Prin urmare, un aspect important a fost ca domeniul de aplicare al prezentei propuneri să fie corelat cât mai mult posibil cu încălcările prevăzute de inițiativa respectivă. În caz contrar, autoritățile de aplicare a legii ar putea să nu dispună de suficiente instrumente pentru a efectua efectiv cercetarea care să se finalizeze cu o decădere din dreptul de a conduce autovehicule. În plus, contravenienții nerezidenți ar putea să nu beneficieze de același nivel de garanții procedurale ca cei rezidenți, iar revizuirea directivei menționate urmărește să asigure mai bine o astfel de egalitate. În cursul activității de pregătire a propunerii de față, a devenit clar că, deși pragurile aplicabile care determină decăderea din dreptul de a conduce autovehicule diferă semnificativ de la un stat membru la altul, anumite încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră duc la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule în toate statele membre sau în majoritatea acestora.

- **Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat**

Instituirea unui sistem cu efect la nivelul întregii Uniuni referitor la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule a fost în permanență un punct central al inițiativei de revizuire a Directivei 2006/126/CE²⁵.

Articolul 11 alineatul (4) din directiva respectivă reglementează anumite elemente ale decăderii din dreptul de a conduce autovehicule. Revizuirea Directivei 2006/126/CE, efectuată în paralel cu prezenta inițiativă din motive de consecvență și coerență juridică, va viza eliberarea de permise de conducere conducătorilor auto care și-au pierdut dreptul de a conduce, precum și derogările de la recunoașterea reciprocă a (valabilității) permiselor de conducere atunci când titularul a fost decăzut din dreptul de a conduce într-un alt stat membru diferit de cel care a eliberat permisul de conducere. În plus, revizuirea respectivă va conține dispoziții care să faciliteze aplicarea decăderilor parțiale din dreptul de a conduce, prin posibilitatea avizării.

De asemenea, propunerea de a emite un act juridic specific care să asigure efectul la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule prin intermediul recunoașterii reciproce a deciziilor a fost un obiectiv recurent al Comisiei. În 2006, Comisia a indicat în Comunicarea privind decăderea din drepturi ca urmare a condamnărilor penale²⁶ că intenționează să propună un act juridic care să înlocuiască Convenția din 1998 cu privire la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule²⁷. În ceea ce privește recunoașterea reciprocă a decăderii din drepturi în general, Comisia a declarat, în cadrul comunicării respective, că se pronunță în favoarea unei abordări sectoriale în sectoarele în care există o bază comună între statele membre (cum ar fi decăderea din dreptul de a conduce autovehicule).

²⁴ Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (reformare), JO L 403, 30.12.2006, p. 18.

²⁵ A se vedea evaluarea inițială a impactului inițiativei de revizuire a Directivei privind permisele de conducere: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_ro.

²⁶ COM(2006) 73 final.

²⁷ JO C 216, 10.7.1998, p. 1.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea este, de asemenea, pe deplin coerentă cu acquis-ul principal privind siguranța rutieră.

Propunerea nu are impact semnificativ asupra Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului²⁸ și nici asupra Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului²⁹. De asemenea, propunerea este în concordanță cu *cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași către „Viziunea zero”*³⁰.

După cum s-a menționat mai sus, Directiva (UE) 2015/413 este în curs de revizuire în paralel cu prezenta propunere, din motive de consecvență și coerență juridică. În această privință, ar trebui reiterat faptul că se preconizează că Directiva (UE) 2015/413 va deveni piatra de temelie a cercetărilor și, prin urmare, va contribui indirect și la asigurarea respectării legislației, în special în cazurile în care contravenientul a fost depistat de la distanță. Întrucât Directiva (UE) 2015/413 revizuită vizează extinderea schimbului de informații și a asistenței reciproce între statele membre, se poate presupune că va crește substanțial numărul încălcărilor cercetate cu succes și, prin urmare, al decăderilor din dreptul de a conduce autovehicule.

În mod similar, revizuirea Directivei (UE) 2015/413 urmărește să asigure un grad mai ridicat de protecție a drepturilor procedurale și fundamentale ale contravenienților nerezidenți urmăriți sau prinși, indiferent dacă încălcarea este depistată de la distanță sau dacă autorul acesteia este reținut înainte de a părăsi statul membru în care a fost săvârșită încălcarea.

Revizuirea Directivei 2006/126/CE și a cadrului Uniunii privind permisele de conducere va urmări și completarea normelor prevăzute de directiva propusă, astfel cum s-a menționat mai sus. În plus, Directiva revizuită privind permisele de conducere va contribui la asigurarea punerii în practică a restricțiilor parțiale impuse conducătorului auto și va consolida posibilitatea statului membru în care a fost săvârșită încălcarea de a nu recunoaște valabilitatea permisului de conducere al contravenientului în cazurile în care directiva propusă nu este aplicabilă.

În plus, în cazul schimbului de informații referitoare la permisele de conducere se aplică și normele privind protecția datelor cu caracter personal, în special:

- Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului (Regulamentul general privind protecția datelor)³¹; și

²⁸ Directiva (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane (codificare), JO L 330, 23.12.2022, p. 46.

²⁹ Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, JO L 325, 16.12.2019, p. 1.

³⁰ SWD(2019) 283 final.

³¹ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

- Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului³².

Propunerea este coerentă și cu alte instrumente care permit recunoașterea reciprocă a hotărârilor judecătorești sau a deciziilor judiciare în materie penală. Aceasta acoperă o lacună în ceea ce privește decăderea din dreptul de a conduce autovehicule care rezultă din hotărâri judecătorești în materie penală. Pentru a evita eventualele suprapuneri între directiva propusă și acquis-ul Uniunii în materie de justiție și afaceri interne, se clarifică faptul că propunerea nu aduce atingere instrumentelor respective.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temeiul juridic

Principalul obiectiv al propunerii este de a îmbunătăți siguranța rutieră și de a asigura un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune, acest obiectiv fiind evidențiat și în apelul lansat de miniștrii transporturilor din UE în Declarația de la Valletta.

În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene (CJUE), legiuitorul Uniunii dispune de competențe legislative extinse în ceea ce privește adoptarea unor norme comune adecvate pentru instituirea unei politici comune în domeniul transporturilor³³. Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv prioritar al politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Prin urmare, măsurile care urmăresc acest obiectiv pot fi adoptate în temeiul articolului 91 alineatul (1) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE)³⁴.

În consecință, temeiul juridic adecvat al directivei propuse este articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE.

• Alegerea instrumentului

Articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE oferă legiuitorului Uniunii posibilitatea de a adopta atâta regulamente, cât și directive.

Pentru prezenta propunere, cea mai potrivită formă de instrument care poate fi utilizat este directiva, întrucât aceasta ține seama de diferențele dintre normele aplicabile în statele membre în ceea ce privește impunerea și aplicarea decăderilor din dreptul de a conduce autovehicule.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

În conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din TUE, Uniunea acționează doar în cazul în care acțiunea propusă nu poate fi realizată în mod satisfăcător de către statele membre. În conformitate cu cadrul legislativ actual, conducătorii auto rezidenți care săvârșesc chiar și cele mai reprobabile încălcări ale normelor de circulație rutieră își păstrează dreptul de a conduce

³² Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, depistării, investigării sau urmăririi penale a infracțiunilor sau al executării pedepselor și privind libera circulație a acestor date, JO L 119, 4.5.2016, p. 89.

³³ Cauza C-223/02, Spania și Finlanda/Parlamentul și Consiliul, ECLI:EU:C:2004:497, punctul 29 și jurisprudența citată.

³⁴ Cauza C-43/12, Comisia/Parlamentul și Consiliul, ECLI:EU:C:2014:298, punctul 43 și jurisprudența citată.

autovehicule în toate statele membre, cu excepția statului membru în care a fost săvârșită încălcarea, chiar dacă statul membru respectiv le restricționează drepturile respective. Singura situație în care o decădere din dreptul de a conduce are efect la nivelul întregii Uniuni este cea în care statul membru care aplică decăderea este același care a eliberat permisul de conducere al contravenientului.

Din motive de siguranță rutieră, este extrem de important ca decăderea din dreptul de a conduce autovehicule să producă efect la nivelul întregii Uniuni Europene. Acest lucru poate fi realizat numai prin intermediul unui instrument juridic al UE. Decizia de a elibera un permis de conducere sau de a priva o persoană de dreptul corespunzător prin anularea valabilității permisului respectiv ține de suveranitatea unui stat membru. Ca atare, efectele la nivelul întregii Uniuni ale unei decăderi din dreptul de a conduce autovehicule vor depinde întotdeauna de acțiunile statului membru care a eliberat permisul de conducere, iar acesta nu dispune de informațiile, instrumentele juridice sau stimulentele necesare pentru a acționa fără intervenția Uniunii.

- **Proportionalitatea**

Măsurile prevăzute în prezenta inițiativă nu depășesc ceea ce este necesar pentru îndeplinirea obiectivului de îmbunătățire a siguranței rutiere prin conferirea unui efect la nivelul întregii Uniuni decăderii din dreptul de a conduce autovehicule ca urmare a săvârșirii anumitor încălcări legate de siguranța rutieră. Directiva prevede comunicarea decăderii din dreptul de a conduce către statul membru care a eliberat permisul de conducere numai în cazul acelor încălcări majore ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră care constituie principalele cauze ale accidentelor și ale deceselor rutiere în cadrul UE, și anume conducerea sub influența alcoolului (conducerea cu o concentrație de alcool în sânge care depășește valoarea maximă permisă de lege) și excesul de viteză (depășirea limitelor de viteză în vigoare pentru drumul sau tipul de vehicul în cauză), precum și infracțiunea de conducere sub influența drogurilor. Decăderea din dreptul de a conduce poate fi comunicată și în cazul în care se referă la o încălcare a normelor de circulație care a dus la deces sau la vătămare corporală gravă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

În 2012, Comisia a efectuat un studiu juridic³⁵ cu privire la situația actuală a decăderii din drepturi în cadrul UE în trei domenii predefinite, unul dintre ele referitor la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule. Studiul a analizat nu numai cadrul juridic relevant al UE, ci și tratatele și convențiile bilaterale și multinaționale existente. Una dintre concluziile studiului a fost că ar trebui adoptată o nouă directivă, care să reglementeze aplicarea transfrontalieră a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule.

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina. (2012). *The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence* (Triada decăderilor din drepturi: apropierea legislațiilor, executarea cererilor, asigurarea echivalenței).

În 2022, Comisia a contractat un consorțiu format din societățile Ecorys, Wavestone și Grimaldi pentru a fundamenta³⁶ evaluarea impactului revizuirii Directivei (UE) 2015/413. În cadrul acestui studiu, a fost efectuată o cercetare amplă cu privire la cadrul de reglementare și la jurisprudența CJUE privind decăderea din dreptul de a conduce autovehicule. Concluzia acestei cercetări a fost de asemenea favorabilă creării unui nou act juridic care să asigure efectul la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule prin intermediul recunoașterii reciproce a deciziilor în acest sens.

Astfel cum s-a menționat mai sus, situația în care un stat membru suspendă, în temeiul legislației sale naționale și ca urmare a unui comportament ilicit pe teritoriul său, dreptul de a conduce autovehicule al titularului unui permis de conducere eliberat de un alt stat membru este în prezent reglementată parțial de Directiva 2006/126/CE.

Comisia Europeană a publicat în 2022 o evaluare *ex post*³⁷ a acestei directive. Evaluarea a demonstrat că acțiunea combinată a Directivei 2006/126/CE și a celor două directive anterioare privind permisele de conducere a condus la un nivel comun de siguranță pentru utilizatorii drumurilor din Uniune și a facilitat libera circulație. Totodată, a arătat că există încă loc de îmbunătățiri în ceea ce privește atât nivelul de siguranță rutieră în Uniune, cât și eficiența și proporționalitatea unora dintre cerințele normative.

- **Consultările cu părțile interesate**

În conformitate cu Orientările privind o mai bună legiferare³⁸, în timpul evaluării *ex post* a Directivei 2006/126/CE și a evaluării impactului revizuirii acestei directive, au avut loc consultări cu părțile interesate și cu privire la prezenta propunere.

În cursul etapei pregătitoare a evaluării *ex post*, la 16 octombrie 2020 a fost organizat un atelier cu părțile interesate, în scopul de a culege dovezi, de a confirma constatările identificate, de a obține feedback cu privire la constatările emergente și de a colecta puncte de vedere.

În perioada 28 octombrie 2020-20 ianuarie 2021 a avut loc o consultare publică deschisă, la care publicul interesat și părțile interesate au avut ocazia să își exprime opiniile cu privire la normele în vigoare.

În cursul etapei pregătitoare a evaluării impactului, părțile interesate au avut posibilitatea să ofere feedback cu privire la evaluarea inițială a impactului (T2 2021). Ulterior, s-au desfășurat următoarele activități de consultare specifice:

- două runde de interviuri:
 - interviuri de explorare în faza inițială (T1 și T2 2022);

³⁶ *Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences* [Studiu de fundamentare a evaluării impactului pentru revizuirea Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră], consorțiul ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – linkul urmează să fie adăugat.

³⁷ Document de lucru al serviciilor Comisiei – Evaluarea Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere, SWD(2022) 17 final.

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_ro.

- interviuri aprofundate pentru a completa informațiile lipsă și a evalua impactul preconizat al măsurilor de politică (T2 și T3 2021);
- două runde de anchete:
 - o anchetă de fundamentare a analizei problemei (T2 2022);
 - o anchetă de evaluare a impactului măsurilor de politică (T2 și T3 2022).

La final, în T3 2022 a avut loc o nouă consultare publică deschisă.

Parlamentul European se pronunță în favoarea consolidării cadrului de siguranță rutieră, în special prin introducerea unui instrument de recunoaștere reciprocă a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule³⁹.

• **Obținerea și utilizarea expertizei**

În cursul etapei de evaluare a impactului, a avut loc un atelier la nivel de experți privind consecințele încălcării normelor de circulație rutieră și capacitatea din punct de vedere medical (T2 2022).

În cursul etapelor pregătitoare atât ale etapei de evaluare *ex post*, cât și ale evaluării impactului, a fost informat și consultat în mod constant comitetul privind permisele de conducere instituit în temeiul articolului 9 din Directiva 2006/126/CE, format practic din experți din statele membre.

• **Evaluarea impactului**

A fost efectuată o evaluare a impactului⁴⁰ cu privire la revizuirea Directivei 2006/126/CE, inclusiv cu privire la elementele referitoare la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule. Evaluarea impactului a fost aprobată prin procedură scrisă, iar la 18 noiembrie 2022 a primit un aviz pozitiv fără observații din partea Comitetului de control normativ⁴¹. În plus, lucrările pregătitoare privind revizuirea Directivei (UE) 2015/413 au abordat în mod substanțial și chestiunea efectului la nivelul întregii Uniuni pe care ar trebui să îl aibă decăderea din dreptul de a conduce autovehicule, prin recunoașterea reciprocă a deciziilor. Rezultatul activității de cercetare a confirmat că decăderea din dreptul de a conduce autovehicule ar trebui inclusă în revizuirea Directivei 2006/126/CE, în special deoarece nu s-ar încadra în domeniul de aplicare al Directivei (UE) 2015/413. Cu toate acestea, în cursul elaborării opțiunilor de politică, Comisia a utilizat informațiile obținute în timpul etapei de evaluare și analiză a ambelor directive⁴².

Raportul final al studiului de fundamentare a evaluării impactului pentru inițiativa de revizuire a Directivei 2006/126/CE, care vizează și propunerea de față, include o descriere și o evaluare cuprinzătoare a valorii adăugate a inițiativei, precum și a legăturilor acesteia cu alte

³⁹ Rezoluția Parlamentului European din 6 octombrie 2021 referitoare la cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Recomandări privind următorii pași către „Viziunea zero” [2021/2014(INI)].

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Evaluarea privind instituirea unui regim de recunoaștere reciprocă la nivelul întregii UE a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule, prezentată în capitolul de față, se bazează în mare parte pe informațiile culese în cadrul Studiului de fundamentare a evaluării impactului pentru revizuirea Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră – Raport final [în curs de publicare].

inițiative de politică. Acestea se găsesc în secțiunile 3.3, 1.3 și 1.5 din raport. Secțiunile 5.2 și 8.1 cuprind o descriere detaliată a opțiunilor de politică, iar în secțiunea 6 este prezentată o analiză cuprinzătoare a impactului tuturor opțiunilor. Rezumatul opțiunilor de politică examinate poate fi consultat în expunerea de motive care însoțește propunerea de revizuire a Directivei 2006/126/CE⁴³. Un cadru al UE privind aplicarea uniformă la nivel transfrontalier a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule a fost propus și în Convenția din 1998 cu privire la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule (Actul Consiliului din 17 iunie 1998)⁴⁴, care nu a intrat în vigoare din cauza neratificării de către statele membre (a fost ratificată de numai șapte state membre⁴⁵). Din acest motiv, convenția a fost abrogată în 2016⁴⁶.

Un pas în direcția asigurării unui efect la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule pare să fi fost făcut odată cu adoptarea Directivei 2006/126/CE, în care au fost parțial modificate dispozițiile relevante din directiva anterioară privind permisele de conducere (articolul 8 din Directiva 91/439/CEE)⁴⁷, cu scopul de a atenua fenomenul „turismului permiselor de conducere”. Cu toate acestea, formularea noii dispoziții, articolul 11 alineatul (4) din Directiva 2006/126/CE, nu a oferit claritatea necesară. Dispoziția în cauză a fost interpretată de CJUE⁴⁸ în mai multe rânduri, ca urmare a neclarităților generate de formularea sa și a situațiilor diferite care se aplică decăderilor din drepturi impuse rezidenților și nerezidenților. În plus, astfel cum a subliniat și CJUE⁴⁹, o astfel de obligație nu produce efecte și nu este executorie până la punerea în aplicare între statele membre a unui sistem de schimb de informații privind decăderea din drepturi, prin intermediul căruia toate statele membre să poată verifica efectiv dacă solicitantul unui permis de conducere face sau urmează să facă obiectul unei decăderi impuse în străinătate.

Ca urmare a problemelor descrise mai sus, în temeiul cadrului actual contravenienței nerezidenți sunt decăzuți din dreptul de a conduce autovehicule numai în țara în care au săvârșit încălcarea, dar pot să conducă în continuare în toate celelalte state membre ale UE, cu excepția cazului în care descalificarea este impusă de statul membru emitent. Aceasta este o problemă majoră dacă se ia în considerare riscul grav pentru siguranța rutieră pe care îl prezintă conducătorii auto care circulă în UE și al căror permis de conducere a fost suspendat, restricționat sau retras într-un stat membru pentru încălcări grave și repetate ale normelor de circulație rutieră.

Cu atât mai mult, în lipsa unei interdicții exprese în acest sens (sau în cazul în care alte state membre nu sunt informate în mod corespunzător cu privire la o interdicție în curs de

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Actul Consiliului din 17 iunie 1998 de elaborare a Convenției cu privire la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule (98/C 216/01).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES și UK.

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2016/95 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 ianuarie 2016 de abrogare a anumitor acte în domeniul cooperării polițienești și al cooperării judiciare în materie penală, JO L 26, 2.2.2016, p. 9.

⁴⁷ Directiva 91/439/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind permisele de conducere (JO L 237, 24.8.1991, p. 1).

⁴⁸ A se vedea, în special, Hotărârea din 20 noiembrie 2008, Weber, cauza C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; Hotărârea din 2 decembrie 2010, Scheffler, C-334/09, ECLI:EU:C:2010:731; Hotărârea din 26 aprilie 2012, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, punctul 71; Hotărârea din 23 aprilie 2015, Aykul, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257; Hotărârea din 21 mai 2015, Wittmann, C-339/14, ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Cauza C- 419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, punctul 82.

soluționare), conducătorul auto nerezident va putea să solicite un nou permis în țara sa de reședință pentru a-și recupera dreptul de a conduce peste tot, întrucât noul permis ar urma să fie recunoscut, în principiu, chiar și în țara în care a fost săvârșită încălcarea. Același lucru ar putea fi realizat și de un conducător auto descalificat în propria țară, prin schimbarea reședinței, urmată de solicitarea unui nou permis.

De altfel, temeiul juridic pentru un schimb de informații la nivelul UE privind decăderea din dreptul de a conduce autovehicule este deja consacrat în Directiva 2006/126/CE⁵⁰, care impune în mod expres obligația statelor membre de a-și acorda reciproc asistență în punerea în aplicare a măsurilor directivei și de a face schimb de informații cu privire la permisele pe care le-au eliberat, schimbat, înlocuit, reînnoit sau revocat, prin utilizarea rețelei de permise de conducere a Uniunii Europene instituite în acest scop (și anume RESPER). În plus, Directiva (UE) 2015/413 ar putea să faciliteze de asemenea punerea în aplicare, impunând statului membru pe teritoriul căruia a fost săvârșită încălcarea să informeze contravenientul cu privire la orice descalificare care însoțește încălcarea pe care se presupune că ar fi săvârșit-o.

Evaluarea măsurilor și a opțiunilor de politică

Măsurile din cadrul diferitelor opțiuni de politică au făcut obiectul unei evaluări cantitative și calitative a impactului economic, social (siguranța rutieră) și asupra drepturilor fundamentale. Pentru evaluarea impactului a fost ales orizontul de timp 2025-2050, în conformitate cu proiecțiile de referință. În ceea ce privește drepturile fundamentale, efectele vor rămâne sub control prin punerea strictă în aplicare a normelor de protecție a datelor, în special în cadrul RESPER.

Se preconizează că impactul economic și social al opțiunii preferate în ceea ce privește instituirea unui efect la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule va fi în general pozitiv, iar inițiativa ar trebui să sporească siguranța rutieră în toate statele membre. Creșterea probabilității de a executa în mod real deciziile de decădere din dreptul de a conduce autovehicule emise într-un context transfrontalier sporește și efectul de descurajare a încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră indiferent de frontierele statelor membre. Impactul social ar fi urma să fie, în ansamblu, deosebit de pozitiv, deoarece victimele pot avea siguranța că măsurile legate de încălcările normelor de circulație rutieră comise de un străin nu vor rămâne neexecutate.

Obiectivele inițiativei vor duce la o creștere limitată a costurilor operaționale ale RESPER. Totuși, acest lucru ar trebui să fie mai mult decât compensat de beneficiile salvării de vieți omenești ca urmare a creșterii siguranței rutiere.

Se preconizează că întreprinderile, IMM-urile și microîntreprinderile nu vor fi afectate în mod direct de prezenta propunere legislativă.

⁵⁰ Articolul 15, articolul 7 alineatul (5) și, potrivit jurisprudenței, și articolul 11 alineatul (4) din directiva menționată.

- **Drepturile fundamentale**

Asigurarea unui efect la nivelul UE al măsurilor de decădere din dreptul de a conduce autovehicule poate interfera cu drepturile fundamentale protejate de Carta drepturilor fundamentale a UE⁵¹ (carta) și de Convenția europeană a drepturilor omului⁵².

Decizia statului membru emitent de a prevedea un efect la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule va limita și mai mult posibilitatea contravenientului de a conduce un autovehicul în Uniune. În funcție de situația sa personală, acest lucru poate afecta exercitarea activității sale profesionale, viața sa de familie și posibilitățile de utilizare a autovehiculelor sale. Prin urmare, propunerea poate afecta mai multe drepturi fundamentale: dreptul la muncă sau libertatea de a desfășura o activitate comercială, dreptul la viața de familie, dreptul la proprietate. În plus, procedurile avute în vedere ar putea afecta și dreptul unei persoane la un proces echitabil, dreptul său la apărare și dreptul său la protecția datelor cu caracter personal care o privesc.

Se pot institui limitări ale drepturilor fundamentale ale contravenientului în cazul în care acestea sunt necesare și răspund cu adevărat unor obiective de interes general recunoscute de Uniune. Acesta este și cazul de față, în care obiectivul de interes general recunoscut de Uniune este îmbunătățirea siguranței rutiere. Inițiativa nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv: Un conducător auto care a comis astfel de încălcări ale normelor de circulație rutieră într-un stat membru diferit de cel în care a fost eliberat permisul său de conducere, în timp de beneficia de libera circulație, ar trebui să se confrunte, atunci când permisul său de conducere este descalificat, cu aceleași consecințe ca un conducător auto din statul membru în care a fost săvârșită încălcarea. Ar trebui să își piardă permisul de conducere sau dreptul de a conduce în întreaga Uniune. În caz contrar, siguranța rutieră ar putea fi protejată numai în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea, ceea ce ar constitui un rezultat parțial și inefficient.

În plus, în propunerea de directivă sunt incluse câteva garanții importante. Propunerea prevede motive de derogare în cazul în care există motive întemeiate să se considere, pe baza unor dovezi specifice și obiective, că executarea decăderii din dreptul de a conduce ar implica, în circumstanțele specifice ale cazului, o încălcare a unui drept fundamental prevăzut în cartă. Un alt motiv de derogare se aplică în cazul în care nu sunt respectate garanțiile procedurale ale procedurilor derulate în lipsă. Este un mecanism similar celui care se aplică în cazul altor instrumente de recunoaștere reciprocă de la intrarea în vigoare a Deciziei-cadru 2009/299/JAI de consolidare a drepturilor procedurale ale persoanelor și de încurajare a aplicării principiului recunoașterii reciproce cu privire la deciziile pronunțate în absența persoanei în cauză de la proces⁵³.

În plus, statele membre au obligația să se asigure că în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea sunt disponibile căi de atac echivalente cu cele disponibile într-un caz similar de

⁵¹ JO C 326, 26.10.2012, p. 391.

⁵² Consiliul Europei, Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, astfel cum a fost modificată prin Protocoalele nr. 11, 14 și 15, 4 noiembrie 1950, ETS 5.

⁵³ Decizia-cadru 2009/299/JAI a Consiliului din 26 februarie 2009 de modificare a Deciziilor-cadru 2002/584/JAI, 2005/214/JAI, 2006/783/JAI, 2008/909/JAI și 2008/947/JAI, de consolidare a drepturilor procedurale ale persoanelor și de încurajare a aplicării principiului recunoașterii reciproce cu privire la deciziile pronunțate în absența persoanei în cauză de la proces (JO L 81, 27.3.2009, p. 24).

nivel intern, iar contravenientul are, de asemenea, dreptul de a ataca decizia care asigură efectul la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule, eliminând acest efect și limitând decăderea din drepturi la statul membru în care a fost săvârșită încălcarea în cazul în care contestația are câștig de cauză. În plus, autoritățile vor trebui să furnizeze informații cu privire la posibilitățile prevăzute de legislația națională pentru atacarea deciziei, atunci când acestea devin aplicabile și în timp util pentru a asigura posibilitatea reală a exercitării acestora.

Măsurile din prezenta propunere sunt compatibile cu cerințele în materie de drepturi fundamentale dacă sunt aplicate cu respectarea principiului proporționalității și sunt însoțite de garanțiile procedurale descrise anterior.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Pentru transmiterea și comunicarea între autorități, sunt prevăzute soluții tehnice deja existente (cum ar fi RESPER – rețeaua pentru schimbul de informații referitoare la permisele de conducere).

Ar urma să fie necesare unele modificări tehnice pentru a se asigura că se poate face schimb de elemente suplimentare legate de decăderea din dreptul de a conduce autovehicule prin RESPER. Totuși, trebuie precizat că, în ansamblu, aceste costuri nu vor fi probabil substanțiale. Se preconizează că statele membre își vor acoperi propriile costuri care decurg din aplicarea directivei propuse. Costurile aferente sunt legate de timpul suplimentar petrecut pentru cercetări și de costurile aferente notificării contravenientului străin.

În sfârșit, trebuie precizat că, deși decăderea din dreptul de a conduce autovehicule este adesea însoțită de sancțiuni pecuniare, prezenta propunere elimină în mod intenționat din domeniul său de aplicare astfel de sancțiuni și, ca atare, nu va contribui la aplicarea acestora.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de punere în aplicare și mecanismele de monitorizare, evaluare și raportare**

Propunerea impune obligația Comisiei de a prezenta Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la punerea în aplicare a directivei propuse, în care să menționeze în special impactul acesteia asupra siguranței rutiere. Raportul Comisiei trebuie prezentat în termen de cinci ani de la transpunerea de către statele membre a directivei propuse.

- **Explicații detaliate cu privire la prevederile specifice ale propunerii**

Articolul 1: Scop și obiect

Propunerea urmărește să asigure un nivel ridicat de protecție a utilizatorilor drumurilor din Uniune, prin stabilirea unor norme care să prevadă efectul la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule pentru încălcări grave ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșite într-un stat membru diferit de cel care a eliberat permisul de conducere al contravenientului.

Articolul 2: Definiții

Articolul 2 prevede definiții ale anumitor concepte-cheie utilizate în propunere.

Acesta cuprinde definiții ale unor concepte precum „decăderea din dreptul de a conduce autovehicule”, „statul membru în care a fost săvârșită încălcarea” (în care a fost încălcată o normă de circulație), „statul membru emitent” (care a eliberat permisul de conducere) și „persoana vizată”.

Definiția „decăderii din dreptul de a conduce autovehicule” cuprinde orice decizie definitivă de impunere a unei decăderi din dreptul de a conduce ca urmare a săvârșirii unei încălcări a normelor de circulație rutieră având drept rezultat orice măsură de retragere, restricționare sau suspendare a permisului de conducere sau a dreptului de a conduce, indiferent dacă aceasta se califică drept măsură de siguranță sau penalizare și indiferent dacă este o sancțiune administrativă sau penală. De asemenea, se definesc conceptele de retragere, restricționare și suspendare. Directiva se aplică unui număr limitat de „încălcări majore ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră”, care sunt bine definite, și anume: conducerea sub influența alcoolului, excesul de viteză, conducerea sub influența drogurilor și încălcarea normelor de circulație rutieră soldată cu decese sau cu vătămări corporale grave. De asemenea, se definesc „condiții suplimentare” reprezentate de condițiile pe care trebuie să le îndeplinească persoana vizată de o decădere din dreptul de a conduce autovehicule pentru a-și recupera permisul de conducere sau dreptul de a conduce.

În cazul unora dintre concepte, cum ar fi „încălcări grave ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră”, „vehicul acționat de motor”, „permis de conducere” și „reședință obișnuită”, se fac trimiteri la definițiile din alte instrumente ale Uniunii.

Articolul 3: Efectul la nivelul Uniunii al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule

Acesta stabilește principiul conform căruia o decizie de decădere din dreptul de a conduce autovehicule emisă de un stat membru unei persoane care nu are reședința obișnuită în statul membru respectiv și care deține un permis de conducere eliberat de un alt stat membru trebuie să producă efect la nivelul întregii Uniuni.

Articolul 4: Obligația de notificare a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule

Statul membru în care a fost săvârșită încălcarea are obligația de a notifica statului membru emitent cu privire la orice decădere din dreptul de a conduce autovehicule cu durata de cel puțin o lună. Notificarea ar trebui efectuată prin intermediul unui certificat standard, transmis între punctele naționale de contact ale celor două state membre în cauză.

Articolul 5: Certificatul standard și mijloacele de transmitere

Această dispoziție împuternicește Comisia să adopte un act de punere în aplicare pentru a stabili formatul și conținutul certificatului standard înainte de data transpunerii directivei. În această dispoziție sunt enumerate cele mai importante elemente pe care ar trebui să le conțină certificatul.

Tot la acest articol se stabilesc normele privind limbile în care poate fi transmis certificatul și se specifică faptul că certificatul ar trebui transmis prin RESPER.

Articolul 6: Asigurarea efectului la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule

Statul membru emitent ar trebui să ia măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că decăderea din dreptul de a conduce autovehicule are efect la nivelul întregii Uniuni, cu excepția cazului în care se aplică unul dintre motivele de derogare prevăzute la articolul 8.

În cazurile în care decăderea din dreptul de a conduce autovehicule se realizează prin retragerea permisului de conducere sau a dreptului de a conduce, statul membru emitent ar trebui să retragă permisul de conducere. Persoana vizată ar trebui să își redobândească permisul de conducere sau dreptul de a conduce în conformitate cu normele aplicabile în statul membru respectiv în circumstanțe similare. Statul membru respectiv ia în considerare de asemenea, pe cât posibil, orice parte a condițiilor pe care persoana vizată le-a îndeplinit deja în statul membru în care a săvârșit încălcarea pentru a-și recupera permisul de conducere sau dreptul de a conduce.

În cazurile în care decăderea din dreptul de a conduce autovehicule se realizează prin suspendarea permisului de conducere sau restricționarea dreptului de a conduce, măsura luată de statul membru emitent ar trebui să se limiteze la asigurarea faptului că decăderea din dreptul de a conduce la nivelul Uniunii are aceeași durată ca cea impusă de statul membru în care a fost săvârșită încălcarea, indiferent dacă statul membru respectiv impune sau nu condiții pentru ca persoana vizată să își redobândească permisul de conducere sau dreptul de a conduce.

Articolul 7: Efectele decăderii din dreptul de a conduce autovehicule în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea

Acest articol clarifică faptul că directiva, în special aplicarea de către statul membru emitent a eventualelor motive de derogare prevăzute la articolul 8, nu împiedică executarea deciziei de decădere din dreptul de a conduce autovehicule impuse de statul membru în care a fost săvârșită încălcarea pe teritoriul acestuia din urmă.

În plus, se clarifică faptul că, atunci când o decădere din dreptul de a conduce autovehicule impusă de statul membru în care a fost săvârșită încălcarea include condiții pe care persoana vizată trebuie să le îndeplinească pentru a-și redobândi permisul de conducere sau dreptul de a conduce, statul membru respectiv poate continua să aplice pe teritoriul său decăderea din dreptul de a conduce până la îndeplinirea condițiilor.

Articolul 8: Motive de derogare

Articolul 8 stabilește o listă exhaustivă a motivelor de derogare, pe baza cărora statul membru emitent trebuie să refuze să confere decăderii efect la nivelul întregii Uniuni, precum și o listă de motive suplimentare de exceptare pe baza cărora poate refuza să confere un astfel de efect la nivelul întregii Uniuni.

Lista cuprinde motive de derogare precum: caracterul incomplet al certificatului; limita de vârstă a persoanei vizate; imunitatea sau privilegiul; sau faptul că perioada rămasă de decădere din dreptul de a conduce autovehicule este mai mică de o lună.

Înainte de a invoca orice motiv de derogare, statul membru emitent ar trebui să se consulte cu statul membru în care a fost săvârșită încălcarea.

Articolul 9: Termene

Acest articol stabilește că statul membru emitent trebuie să adopte măsura prin care conferă efect la nivelul întregii Uniuni decăderii din dreptul de a conduce autovehicule în termen de cel mult 15 zile de la primirea certificatului.

În cazurile specifice în care nu este posibil ca statul membru emitent să respecte termenul stabilit pentru etapa de recunoaștere, acesta trebuie să informeze statul membru în care a fost săvârșită încălcarea și să se consulte cu acesta, dar îi revine în continuare obligația de a conferi efect la nivelul întregii Uniuni decăderii din dreptul de a conduce autovehicule, fără întârziere.

Articolul 10: Consultări între statele membre

Acest articol prevede că statele membre ar trebui să se consulte reciproc, prin mijloace corespunzătoare și fără întârziere, pentru a asigura aplicarea eficientă a prezentei directive.

Articolul 11: Informații care trebuie furnizate de statul membru emitent

Acest articol prevede comunicarea obligatorie, de către statul membru emitent către statul membru în care a fost săvârșită încălcarea, de informații cu privire la diferite aspecte și etape ale procedurii.

Articolul 12: Informații care trebuie furnizate de statul membru în care a fost săvârșită încălcarea

În temeiul acestui articol, statul membru în care a fost săvârșită încălcarea trebuie să informeze statul membru emitent cu privire la circumstanțele care ar putea afecta decizia inițială de impunere a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule și cu privire la încetarea decăderii din dreptul de a conduce autovehicule pe teritoriul său.

Articolul 13: Obligația de a informa persoana vizată

Statul membru emitent trebuie să notifice persoanei vizate decizia sau măsura luată în legătură cu decăderea din dreptul de a conduce autovehicule. Se face referire în mod specific la informațiile care trebuie comunicate cu privire la căile de atac disponibile în temeiul legislației membrului emitent.

Articolul 14: Căi de atac

Acest articol prevede că statele membre ar trebui să se asigure că există căi de atac adecvate împotriva deciziilor luate în temeiul prezentei directive. Se clarifică faptul că decăderea din dreptul de a conduce autovehicule care a fost notificată de statul membru în care a fost săvârșită încălcarea ar trebui să fie contestată numai printr-o acțiune intentată în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea.

Articolul 15: Puncte naționale de contact

Statele membre trebuie să înființeze puncte naționale de contact. În conformitate cu articolul 4, aceste puncte naționale de contact sunt cele care transmit certificatele. De asemenea, ele ar trebui să coopereze cu autoritățile implicate în aplicarea decăderii din dreptul de a conduce autovehicule.

Articolul 16: Statistici

În temeiul acestui articol, statele membre trebuie să colecteze periodic date de la autoritățile relevante și să mențină statistici cuprinzătoare privind decăderea din dreptul de a conduce autovehicule. Datele statistice culese trebuie trimise Comisiei în fiecare an. Colectarea de date cuprinzătoare privind decăderea din dreptul de a conduce autovehicule este necesară pentru a se putea realiza o evaluare minuțioasă a funcționării mecanismului prevăzut de prezenta directivă.

Articolul 17: Procedura comitetului

Acest articol stabilește procedura de adoptare a actului de punere în aplicare menționat la articolul 5.

Articolul 18: Legătura cu alte acte juridice

Acest articol stabilește că prezenta directivă nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor care decurg din legislația Uniunii privind cooperarea judiciară și drepturile persoanelor suspectate și acuzate.

Articolul 19: Transpunere

Statele membre trebuie să transpună dispozițiile directivei într-un anumit termen și să notifice Comisiei măsurile naționale respective.

Articolul 20: Raport privind punerea în aplicare

Se instituie și se încredințează Comisiei o obligație de raportare în ceea ce privește punerea în aplicare a directivei propuse.

Articolul 21: Intrare în vigoare și aplicare

Aceasta este o dispoziție standard care stipulează faptul că Directiva intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial*.

Articolul 22: Destinatari

Aceasta este o dispoziție standard care precizează că directiva se adresează statelor membre.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind efectul la nivelul Uniunii al anumitor decăderi din dreptul de a conduce autovehicule

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1) litera (c),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv prioritar al politicii Uniunii în domeniul transporturilor. În Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030³, Comisia și-a reiterat angajamentul față de obiectivul ambițios de a ajunge la aproape niciun deces și nicio vătămare corporală gravă pe drumurile din Uniune până în 2050 („Viziunea zero”), precum și față de obiectivul pe termen mediu de a reduce decesele și vătămarile corporale grave cu 50 % până în 2030.
- (2) Pentru a atinge obiectivul de îmbunătățire a siguranței rutiere, miniștrii transporturilor din statele membre, în Declarația de la Valetta din 29 martie 2017 privind siguranța rutieră, au solicitat consolidarea cadrului juridic al Uniunii în materie de siguranță rutieră, cu un accent deosebit pe necesitatea ca statele membre să coopereze în ceea ce privește decăderea din dreptul de a conduce autovehicule în cazul conducătorilor auto nerezidenți.
- (3) Ca urmare a liberei circulații a persoanelor și a intensificării traficului rutier internațional, decăderea din dreptul de a conduce autovehicule este adesea impusă de alte state membre decât cel în care conducătorul auto își are reședința obișnuită și care a eliberat permisul de conducere.
- (4) Până în prezent, un stat membru diferit de statul de reședință obișnuită al conducătorului auto poate, în conformitate cu legislația sa națională și ca urmare a unui comportament ilicit pe teritoriul său al titularului unui permis de conducere

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ SWD(2019) 283 final.

obținut în alt stat membru, să ia măsuri care să ducă la refuzul recunoașterii valabilității permiselor de conducere eliberate de alte state membre și, în consecință, la restrângerea dreptului de a conduce al persoanei vizate. Totuși, domeniul de aplicare al acestor măsuri este limitat la teritoriul statului membru în care a avut loc comportamentul ilicit, iar efectul lor se limitează la refuzul de a recunoaște valabilitatea permisului respectiv pe teritoriul în cauză. Prin urmare, în lipsa oricărei acțiuni din partea statului membru care a eliberat permisul de conducere, permisul respectiv continuă să fie recunoscut în toate celelalte state membre. Acest scenariu împiedică însă atingerea unui nivel mai ridicat de siguranță rutieră în Uniune. Conducătorii auto care și-au pierdut dreptul de a conduce într-un stat membru diferit de cel care le-a eliberat permisul de conducere nu ar trebui să se sustragă de la efectele unei astfel de măsuri atunci când se află într-un stat membru diferit de cel în care a fost săvârșită încălcarea.

- (5) În scopul de a asigura un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune, este necesar să se stabilească norme specifice pentru aplicarea la nivelul întregii Uniunii a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule impus de un stat membru, altul decât cel care a eliberat permisul de conducere al contravenientului, în cazul în care decăderea survine ca urmare a unei încălcări grave a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.
- (6) Cu toate acestea, punerea în aplicare a prezentei directive nu ar trebui să necesite armonizarea normelor naționale referitoare la definirea încălcărilor normelor de circulație rutieră, la natura juridică a acestora și la sancțiunile aplicabile pentru astfel de încălcări. Mai precis, efectul decăderii din dreptul de a conduce autovehicule la nivelul întregii Uniuni ar trebui urmărit indiferent dacă încălcarea este considerată contravenție sau infracțiune conform măsurilor naționale din statul membru în care a fost săvârșită încălcarea.
- (7) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere normelor privind cooperarea polițienească și judiciară în materie penală și privind recunoașterea reciprocă a deciziilor judiciare conexe. De asemenea, aceasta nu ar trebui să afecteze posibilitatea autorităților judiciare ale statelor membre de a pune în executare deciziile pe care le-au emis, în special deciziile de natură penală.
- (8) Obiectivul precis al prezentei directive este de a permite Uniunii să urmărească obiectivul de îmbunătățire a siguranței rutiere în întreaga Uniune. Astfel cum a statuat Curtea de Justiție, măsurile care vizează îmbunătățirea siguranței rutiere fac parte din politica în domeniul transporturilor și pot fi adoptate în temeiul articolului 91 alineatul (1) litera (c) din tratat⁴, în măsura în care este vorba despre „măsuri care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor” în sensul dispoziției respective⁵.
- (9) Decăderea din dreptul de a conduce ca urmare a unor încălcări majore ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră poate consta în retragerea, restricționarea sau suspendarea permisului de conducere sau a dreptului de a conduce al contravenientului. În cazul în care încălcarea a fost săvârșită în statul membru care a eliberat permisul de conducere, decăderea poate consta și în anularea acestora. Prin urmare, efectele la nivelul întregii Uniuni ale decăderii din dreptul de a conduce

⁴ JO C 202, 7.6.2016.

⁵ Hotărârea Curții de Justiție (Marea Cameră) din 6 mai 2014, Comisia/Parlamentul și Consiliul, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, punctul 43.

autovehicule ar trebui obținute prin aplicarea tuturor acestor măsuri de către statul membru care a eliberat permisul de conducere.

- (10) Întrucât conducerea sub influența alcoolului (și anume conducerea cu o concentrație de alcool în sânge care depășește valoarea maximă permisă de lege), excesul de viteză (și anume depășirea limitelor de viteză în vigoare pentru drumul sau tipul de vehicul în cauză) și conducerea sub influența drogurilor constituie principalele cauze ale accidentelor și deceselor rutiere din Uniune, ar trebui procedat cu cea mai mare diligență posibilă în cazurile legate de aceste încălcări, care ar trebui, prin urmare, să fie considerate drept „încalcări majore ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră” în sensul prezentei directive. În plus, având în vedere gravitatea lor, ar trebui ca și încălcările normelor de circulație rutieră care au drept rezultat decesul sau vătămarea corporală gravă a victimei să fie considerate încălcări grave.
- (11) Decăderea din dreptul de a conduce autovehicule impusă de un stat membru unei persoane a cărei reședință obișnuită, în sensul articolului 17 din [NOUA DIRECTIVĂ PRIVIND PERMISELE DE CONDUCERE], nu se află în statul respectiv și care deține un permis de conducere eliberat de un alt stat membru ar trebui să producă efecte pe întreg teritoriul Uniunii, în condiții similare celor care se aplică deja decăderilor din dreptul de a conduce impuse persoanelor care dețin permise de conducere eliberate de statul membru respectiv. De asemenea, având în vedere principiul autonomiei procedurale, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a decide cu privire la cea mai bună modalitate de a obține acest rezultat în conformitate cu legislația lor națională. Trebuie să se țină seama însă de faptul că, în cazul în care un stat membru impune o decădere din dreptul de a conduce autovehicule unei persoane care are reședința obișnuită în statul membru respectiv, dar care deține un permis de conducere eliberat de un alt stat membru, cel dintâi are dreptul de a schimba permisul de conducere în scopul aplicării acestei interdicții de a conduce în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din [NOUA DIRECTIVĂ PRIVIND PERMISELE DE CONDUCERE].
- (12) Statul membru care a impus decăderea din dreptul de a conduce autovehicule („statul membru în care a fost săvârșită încălcarea”) ar trebui să notifice statului membru care a eliberat permisul de conducere persoanei vizate („statul membru emitent”) orice decădere din dreptul de a conduce impusă persoanei respective cu durata de o lună sau mai mult, cu scopul de a declanșa procedurile necesare pentru a asigura efectul la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule. Notificarea respectivă ar trebui transmisă prin intermediul unui certificat standard, pentru a asigura un schimb de informații continuu, fiabil și eficace între statele membre.
- (13) Certificatul standard ar trebui să conțină un set minim de date care să permită punerea în aplicare corespunzătoare a prezentei directive, și anume autoritatea statului membru în care a fost săvârșită încălcarea și care impune decăderea din dreptul de a conduce autovehicule, principala încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșită, decăderea din dreptul de a conduce, persoana vizată și procedurile urmate pentru impunerea decăderii din drepturi. Certificatul respectiv ar trebui, de asemenea, să fie tradus într-o limbă oficială a statului membru emitent sau în orice altă limbă acceptată de statul membru emitent, pentru a asigura prelucrarea rapidă de către destinatar. Doar prin asigurarea acestor informații, certificatul standard poate garanta eficacitatea fără a obliga statele membre să transmită informații neproportionale sau excesive.

- (14) Impunerea decăderii din dreptul de a conduce autovehicule ca urmare a unui comportament ilicit contribuie la garantarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră în Uniune. Pe baza principiului recunoașterii reciproce a permiselor de conducere eliberate în statele membre, măsurile privind retragerea, anularea, suspendarea sau restricționarea unui permis de conducere eliberat de statul membru emitent sunt recunoscute automat de toate celelalte state membre. În consecință, statul membru emitent ar trebui să aibă obligația de a se asigura că decăderile din dreptul de a conduce autovehicule adoptate de alte state membre sunt recunoscute de toate statele membre. Prin urmare, în urma notificării privind decăderea din dreptul de a conduce autovehicule și cu excepția cazului în care se aplică sau se invocă un motiv de derogare, statul membru emitent ar trebui să ia măsurile corespunzătoare pentru a extinde efectul decăderii din dreptul de a conduce autovehicule la nivelul întregii Uniuni.
- (15) Măsura luată de statul membru emitent ar trebui să varieze în funcție de natura specifică a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule. Având în vedere că retragerea, suspendarea sau restricționarea unui permis de conducere sau a unui drept de a conduce au în mod automat consecințe diferite, ele presupun proceduri diferite pentru a fi puse în aplicare, în conformitate cu competențele statelor membre implicate. Mai precis, în cazul retragerii, persoana vizată ar trebui să își poată recupera permisul de conducere sau dreptul de a conduce în conformitate cu normele aplicabile în circumstanțe similare în statul membru emitent. În cazul suspendării sau al restricționării, ar trebui să se asigure că numai durata măsurii respective are efect la nivelul întregii Uniuni, chiar și în cazul în care decăderea din dreptul de a conduce autovehicule este însoțită de condiții suplimentare, deoarece obiectivul principal al măsurilor respective este de a împiedica temporar sau parțial persoana vizată să conducă, și nu de a stabili modul în care persoana respectivă ar trebui să își redobândească dreptul de a conduce în statul membru emitent.
- (16) În principiu, prezenta directivă nu ar trebui să limiteze posibilitatea statelor membre de a aplica decăderea din dreptul de a conduce autovehicule pe teritoriul lor. În consecință, statul membru în care a fost săvârșită încălcarea ar trebui să poată aplica în continuare, în conformitate cu normele sale naționale și cu efecte limitate la teritoriul său, decăderea din dreptul de a conduce autovehicule și orice condiții suplimentare prevăzute de acestea până când persoana vizată îndeplinește condițiile respective.
- (17) Cu toate acestea, este important să se țină seama și de faptul că evaluarea conformității cu cerințele stabilite în dreptul Uniunii pentru obținerea unui permis de conducere este de competența statului membru emitent. De asemenea, aplicarea unor condiții suplimentare în statul membru emitent nu ar trebui să ducă la dublarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească o persoană vizată pentru a dovedi că redobândirea permisului de conducere sau a dreptului de a conduce nu va reprezenta un pericol pentru siguranța rutieră în Uniune. Având în vedere cele de mai sus, în cazul în care statul membru emitent a adoptat măsuri care asigură efectul la nivelul Uniunii al decăderii din dreptul de a conduce și, ulterior, a reevaluat că persoana vizată este aptă să își redobândească permisul de conducere sau dreptul de a conduce, evaluarea respectivă ar trebui să fie recunoscută în întreaga Uniune, deci și în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea.
- (18) Aplicarea măsurilor de către statul membru emitent ar trebui să servească scopului de a asigura efectul la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule și nu să impună o nouă evaluare a faptelor care au condus la decădere. Totuși, pentru a garanta că efectul la nivelul Uniunii nu este contrar principiului

proportionalității, drepturilor fundamentale sau excepțiilor prevăzute în legislația statului membru emitent, este oportun să se stabilească anumite motive pe baza cărora statul membru emitent să fie scutit de obligația de a adopta măsuri.

- (19) În interesul siguranței rutiere și pentru a oferi securitate juridică persoanei vizate și statului membru în care a fost săvârșită încălcarea, statul membru emitent ar trebui să asigure efectul la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule sau să aplice un motiv de derogare în cel mai scurt timp posibil și, în orice caz, în termen de cel mult 15 zile de la data la care a fost înștiințat cu privire la decădere. Acest lucru nu ar trebui să aducă atingere situațiilor în care termenul respectiv nu poate fi respectat din cauza unor circumstanțe excepționale. Totuși, chiar și în astfel de cazuri excepționale, statul membru emitent ar trebui să acționeze fără întârzieri nejustificate și să informeze statul membru în care a fost săvârșită încălcarea cu privire la perioada și motivul întârzierii.
- (20) Punerea în aplicare corespunzătoare a prezentei directive presupune o comunicare strânsă, rapidă și eficientă între autoritățile naționale competente implicate. Prin urmare, autoritățile naționale competente ale statelor membre ar trebui să se consulte reciproc ori de câte ori este necesar, prin mijloace corespunzătoare. În plus, în cazuri specifice bine definite, atât statul membru emitent, cât și statul membru în care a fost săvârșită încălcarea ar trebui să își furnizeze reciproc, fără întârziere, informații importante legate de aplicarea prezentei directive. Aceste cazuri se referă la adoptarea măsurilor care conferă decăderii din dreptul de a conduce autovehicule efect la nivelul întregii Uniuni, a deciziilor luate ca urmare a unor motive de derogare, la încetarea decăderii din dreptul de a conduce autovehicule și la orice situație cu efect asupra decăderii din dreptul de a conduce autovehicule impuse inițial.
- (21) După ce a fost informat cu privire la o decădere din dreptul de a conduce autovehicule și a conferit decăderii respective efect la nivelul întregii Uniuni, statul membru emitent ar trebui să informeze fără întârziere persoana vizată, astfel încât aceasta să își poată exercita drepturile fundamentale, cum ar fi dreptul de a fi audiată și de a contesta deciziile în fața instanțelor naționale competente.
- (22) Statele membre ar trebui să se asigure că există căi de atac adecvate împotriva măsurilor luate în temeiul prezentei directive, echivalente cu cele disponibile în cazuri similare de nivel intern, și că se furnizează informații cu privire la astfel de căi de atac atunci când acestea devin aplicabile, precum și în timp util pentru a asigura posibilitatea reală a exercitării acestora. Totuși, ar trebui clarificat faptul că decăderea din dreptul de a conduce autovehicule notificată în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) poate fi contestată numai printr-o acțiune intentată în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea.
- (23) Protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal reprezintă un drept fundamental. În conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene⁶ și cu articolul 16 alineatul (1) din tratat, orice persoană are dreptul la protecția datelor cu caracter personal care o privesc. Legislația relevantă a Uniunii, și anume Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului⁷ și Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului

⁶ JO C 202, 7.6.2016, p. 391.

⁷ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera

European și a Consiliului⁸, ar trebui să se aplice prelucrării datelor cu caracter personal în contextul prezentei directive în conformitate cu domeniile de aplicare respective ale acestor acte.

- (24) Prezenta directivă stabilește temeiul juridic pentru schimbul de date cu caracter personal în scopul punerii în aplicare a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule impuse de un stat membru diferit de statul membru emitent. Acest temei juridic este în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) litera (c) și, după caz, cu articolul 10 din Regulamentul (UE) 2016/679 și cu articolul 8 din Directiva (UE) 2016/680. Datele cu caracter personal care urmează să fie schimbate cu statul membru emitent ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru respectarea obligațiilor prevăzute în prezenta directivă.
- (25) Pentru a asigura un schimb de informații continuu, fiabil și eficace, fiecare stat membru ar trebui să desemneze un punct național de contact în scopurile prezentei directive. De asemenea, statele membre ar trebui să se asigure că punctele lor naționale de contact cooperează cu autoritățile relevante implicate în aplicarea decăderii din dreptul de a conduce autovehicule care intră sub incidența prezentei directive, în special pentru a se asigura că toate informațiile necesare sunt transmise în timp util.
- (26) Statele membre ar trebui să colecteze cu regularitate statistici cuprinzătoare privind aplicarea prezentei directive și să le transmită Comisiei în fiecare an. Pe baza acestor informații și a altora, Comisia ar trebui să evalueze impactul punerii în aplicare a prezentei directive asupra siguranței rutiere și să prezinte Parlamentului European și Consiliului, o dată la cinci ani, un raport privind rezultatele evaluării respective, însoțit, după caz, de propuneri legislative de modificare a acesteia.
- (27) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere drepturilor și obligațiilor care decurg din alte acte legislative aplicabile ale Uniunii, în special din Decizia-cadru 2008/947/JAI a Consiliului⁹ și Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului¹⁰, sau drepturilor persoanelor suspectate și acuzate, astfel cum sunt prevăzute în Directiva 2010/64/UE¹¹, Directiva 2012/13/UE¹², Directiva 2013/48/UE¹³, Directiva (UE)

circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

⁸ Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, depistării, investigării sau urmăririi penale a infracțiunilor sau al executării pedepselor și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Deciziei-cadru 2008/977/JAI a Consiliului (JO L 119, 4.5.2016, p. 89).

⁹ Decizia-cadru 2008/947/JAI a Consiliului din 27 noiembrie 2008 privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce în cazul hotărârilor judecătorești și al deciziilor de probațiune în vederea supravegherii măsurilor de probațiune și a sancțiunilor alternative (JO L 337, 16.12.2008, p. 102).

¹⁰ Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului din 24 februarie 2005 privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce a sancțiunilor financiare (JO L 76, 22.3.2005, p. 16).

¹¹ Directiva 2010/64/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind dreptul la interpretare și traducere în cadrul procedurilor penale (JO L 280, 26.10.2010, p. 1).

¹² Directiva 2012/13/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 mai 2012 privind dreptul la informare în cadrul procedurilor penale (JO L 142, 1.6.2012, p. 1).

¹³ Directiva 2013/48/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2013 privind dreptul de a avea acces la un avocat în cadrul procedurilor penale și al procedurilor privind mandatul european de arestare, precum și dreptul ca o persoană terță să fie informată în urma privării de libertate și dreptul de a comunica cu persoane terțe și cu autorități consulare în timpul privării de libertate (JO L 294, 6.11.2013, p. 1).

2016/343¹⁴, Directiva (UE) 2016/800¹⁵ și Directiva (UE) 2016/1919¹⁶ ale Parlamentului European și ale Consiliului.

- (28) Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a încheia acorduri sau înțelegeri bilaterale sau multilaterale cu alte state membre, pentru a completa și a facilita sistemul instituit prin prezenta directivă. Acest lucru ar trebui realizat însă numai în măsura în care acordurile sau înțelegerile respective permit prelungirea sau extinderea domeniului de aplicare al dispozițiilor prezentei directive și contribuie la simplificarea sau facilitarea suplimentară a procedurilor prin care se conferă efect la nivelul întregii Uniuni decăderii din dreptul de a conduce autovehicule și, prin urmare, în măsura în care conduc la realizarea unui nivel mai ridicat de siguranță rutieră.
- (29) În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a prezentei directive, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili formatul și conținutul certificatului standard prin care se notifică decăderea din dreptul de a conduce autovehicule. Competențele respective ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷.
- (30) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume asigurarea efectului la nivelul întregii Uniuni al deciziilor de impunere a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule ca urmare a unor încălcări grave ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, cu scopul de a îmbunătăți nivelurile de siguranță rutieră pe tot cuprinsul Uniunii, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre dar, având în vedere amploarea și efectele prezentei directive, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate să adopte măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană¹⁸. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (31) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁹ și a emis un aviz la [ZZ.LL.AAAA],

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

¹⁴ Directiva (UE) 2016/343 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 martie 2016 privind consolidarea anumitor aspecte ale prezumției de nevinovăție și a dreptului de a fi prezent la proces în cadrul procedurilor penale (JO L 65, 11.3.2016, p. 1).

¹⁵ Directiva (UE) 2016/800 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind garanțiile procedurale pentru copiii care sunt persoane suspectate sau acuzate în cadrul procedurilor penale (JO L 132, 21.5.2016, p. 1).

¹⁶ Directiva (UE) 2016/1919 a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2016 privind asistența juridică gratuită pentru persoanele suspectate și persoanele acuzate în cadrul procedurilor penale și pentru persoanele căutate în cadrul procedurilor privind mandatul european de arestare (JO L 297, 4.11.2016, p. 1).

¹⁷ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie, JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

¹⁸ JO C 202, 7.6.2016, p. 13.

¹⁹ Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE, JO L 295, 21.11.2018, p. 39.

Articolul 1

Scop și obiect

Prezenta directivă urmărește să asigure un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune. În acest scop, directiva stabilește norme care prevăd un efect la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule pentru încălcări majore ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșite într-un stat membru diferit de cel care a eliberat permisul de conducere al persoanei vizate.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „decădere din dreptul de a conduce autovehicule” înseamnă orice decizie legată de săvârșirea unei încălcări majore a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră având drept rezultat retragerea, restricționarea sau suspendarea permisului de conducere sau a dreptului de a conduce al unui conducător de vehicul acționat de motor și care nu mai poate face obiectul unei căi de atac, indiferent dacă aceasta constituie o sancțiune primară, secundară sau suplimentară sau o măsură de siguranță și indiferent dacă se califică drept măsură administrativă sau penală;
2. „retragere” înseamnă revocarea permisului de conducere sau a dreptului de a conduce sau a recunoașterii acestora;
3. „suspendare” înseamnă limitarea temporară a valabilității permisului de conducere sau a dreptului de a conduce sau a recunoașterii acestora, pentru o perioadă de timp determinată sau sub rezerva unei combinații între o perioadă de timp determinată și îndeplinirea unor condiții suplimentare;
4. „restricționare” înseamnă limitarea parțială a valabilității permisului de conducere sau a dreptului de a conduce sau a recunoașterii acestora, fie pentru o perioadă de timp determinată, fie sub rezerva îndeplinirii unor condiții suplimentare, fie în temeiul unei combinații a celor două;
5. „condiții suplimentare” înseamnă condițiile, altele decât expirarea unei perioade de timp determinate, pe care trebuie să le îndeplinească o persoană afectată de o decădere din dreptul de a conduce autovehicule pentru a-și redobândi dreptul de a conduce sau permisul de conducere;
6. „stat membru în care a fost săvârșită încălcarea” înseamnă statul membru în care a fost pronunțată o decădere din dreptul de a conduce autovehicule;
7. „stat membru emitent” înseamnă statul membru care a eliberat permisul de conducere al persoanei vizate și căruia i se comunică o decădere din dreptul de a conduce autovehicule în conformitate cu dispozițiile prezentei directive;
8. „vehicul acționat de motor” înseamnă un vehicul acționat de motor astfel cum este definit la articolul 2 punctul 4 din [NOUA DIRECTIVĂ PRIVIND PERMISELE DE CONDUCERE];
9. „permis de conducere” înseamnă un permis de conducere astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din [NOUA DIRECTIVĂ PRIVIND PERMISELE DE CONDUCERE];

10. „persoană vizată” înseamnă persoana fizică pentru care a fost emisă o decizie de decădere din dreptul de a conduce autovehicule;
11. „încălcare majoră a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră” înseamnă:
 - (a) conducere sub influența alcoolului, astfel cum este definită la articolul 3 litera (g) din Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului²⁰;
 - (b) exces de viteză, astfel cum este definit la articolul 3 litera (d) din Directiva (UE) 2015/413;
 - (c) conducere sub influența drogurilor, astfel cum este definită la articolul 3 litera (h) din Directiva (UE) 2015/413;
 - (d) un comportament care încalcă normele de circulație rutieră și care a cauzat decesul sau vătămarea corporală gravă;
12. „reședință obișnuită” înseamnă reședința obișnuită în conformitate cu articolul 17 din [NOUA DIRECTIVĂ PRIVIND PERMISELE DE CONDUCERE].

Articolul 3

Efectul la nivelul Uniunii al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule

Statele membre se asigură că o decizie de decădere din dreptul de a conduce autovehicule emisă de un stat membru cu privire la o persoană care nu își are reședința obișnuită în statul membru respectiv și care deține un permis de conducere eliberat de un alt stat membru produce efecte pe întreg teritoriul Uniunii, în conformitate cu prezenta directivă.

Articolul 4

Obligația de notificare a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule

- (1) Statul membru în care a fost săvârșită încălcarea notifică statului membru emitent orice decădere din dreptul de a conduce autovehicule impusă pe o perioadă de o lună sau mai mult unei persoane care nu își are reședința obișnuită în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea și care deține un permis de conducere eliberat de statul membru emitent.
- (2) Notificarea menționată la alineatul (1) se efectuează prin intermediul certificatului standard prevăzut la articolul 5 și în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (3).
- (3) Punctul național de contact al statului membru în care a fost săvârșită încălcarea completează, semnează și transmite certificatul direct punctului național de contact al statului membru emitent, care îl transmite mai departe autorității competente pentru a asigura efectul la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule. De asemenea, punctul național de contact din statul membru în care a fost săvârșită încălcarea transmite punctului național de contact al statului membru emitent permisul de conducere al persoanei vizate, în cazul în care a fost confiscat, precum și decizia originală de impunere a decăderii din dreptul de a conduce sau o

²⁰ Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 68, 13.3.2015, p. 9).

copie certificată a acesteia. Statul membru în care a fost săvârșită încălcarea nu are obligația să traducă decizia originală sau copia certificată a acesteia.

Articolul 5

Certificatul standard și mijloacele de transmitere

- (1) Înainte de [data transpunerii prevăzută la articolul 19], Comisia stabilește, prin intermediul unui act de punere în aplicare, formatul și conținutul certificatului standard prin care se notifică decăderea din dreptul de a conduce autovehicule. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 17 alineatul (2).
- (2) Certificatul conține următoarele informații:
 - (a) informații cu privire la autoritatea care a impus decăderea din dreptul de a conduce autovehicule în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea;
 - (b) descrierea încălcării majore a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și a faptelor care au dus la impunerea decăderii din dreptul de a conduce autovehicule;
 - (c) numele și adresa persoanei vizate și numărul permisului de conducere, precum și, dacă este necesar, al documentelor naționale de identificare ale persoanei vizate, dacă sunt disponibile;
 - (d) dispozițiile legale aplicabile ale statului membru în care a fost săvârșită încălcarea;
 - (e) procedurile urmate și domeniul de aplicare și conținutul exact al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule, inclusiv, dacă este cazul, data la care suspendarea sau restricționarea încetează să producă efecte, precum și orice condiții suplimentare stabilite de statele membre în care a fost săvârșită încălcarea;
 - (f) perioada (în zile) de decădere din dreptul de a conduce autovehicule impusă de statul membru în care a fost săvârșită încălcarea care a fost deja executată în statul membru respectiv, după caz.
- (3) Statul membru în care a fost săvârșită încălcarea furnizează statului membru emitent o traducere a certificatului într-o limbă oficială a statului membru emitent sau în orice altă limbă acceptată de statul membru emitent în conformitate cu alineatul (4).
- (4) Orice stat membru poate indica în orice moment, printr-o declarație notificată Comisiei, că acceptă traduceri ale certificatelor într-una sau mai multe limbi oficiale ale Uniunii, altele decât limba oficială sau limbile oficiale ale statului membru respectiv. O astfel de declarație poate fi retrasă în orice moment. Comisia pune la dispoziția tuturor statelor membre declarațiile și eventualele retrageri ale acestora.
- (5) Punctul național de contact al statului membru în care a fost săvârșită încălcarea transmite certificatul punctului național de contact al statului membru emitent prin intermediul rețelei permiselor de conducere a Uniunii Europene, menționată la articolul 19 alineatul (1) din [NOUA DIRECTIVĂ PRIVIND PERMISELE DE CONDUCERE] („RESPER”).

Articolul 6

Asigurarea efectului la nivelul întregii Uniuni al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule

- (1) În urma notificării unei decăderi din dreptul de a conduce autovehicule în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) și cu excepția cazului în care se aplică un motiv de derogare prevăzut la articolul 8, statul membru emitent ia măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că decăderea din dreptul de a conduce autovehicule are efect la nivelul întregii Uniuni.
- (2) În cazul în care decăderea din dreptul de a conduce autovehicule constă într-o retragere, măsurile luate de statul membru emitent respectă următoarele condiții:
 - (a) statul membru emitent retrage permisul de conducere sau dreptul de a conduce al persoanei vizate;
 - (b) persoana vizată își poate recupera permisul de conducere sau dreptul de a conduce în conformitate cu normele naționale ale statului membru emitent;
 - (c) statul membru emitent ia în considerare, pe cât posibil, orice parte a condițiilor suplimentare pe care trebuie să le îndeplinească persoana vizată pentru a recupera dreptul de a conduce care a fost deja îndeplinită în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea.
- (3) În cazul în care decăderea din dreptul de a conduce autovehicule constă într-o suspendare sau o restricționare, măsurile luate de statul membru emitent respectă următoarele condiții:
 - (a) statul membru emitent suspendă sau restricționează valabilitatea permisului de conducere sau a dreptului de a conduce al persoanei vizate până la data la care suspendarea sau restricționarea impusă și notificată de statul membru în care a fost săvârșită încălcarea încetează să mai producă efecte;
 - (b) în cazul în care suspendarea sau restricționarea impusă și notificată de statul membru în care a fost săvârșită încălcarea este condiționată atât de expirarea unei perioade de timp determinate, cât și de îndeplinirea unor condiții suplimentare, statul membru emitent ia în considerare numai perioada de timp determinată;
 - (c) în cazul în care statul membru în care a fost săvârșită încălcarea impune și notifică o restricție, aceasta se ia în considerare în măsura în care este compatibilă cu legislația statului membru emitent în ceea ce privește natura sau durata acesteia.
- (4) Fără a aduce atingere motivului de derogare prevăzut la articolul 8 alineatul (1) litera (a), atunci când adoptă măsuri în temeiul prezentului articol, statul membru emitent este obligat să respecte și să se bazeze pe informațiile și faptele comunicate de statul membru în care a fost săvârșită încălcarea în conformitate cu articolul 5.

Articolul 7

Efectele decăderii din dreptul de a conduce autovehicule în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea

- (1) Prezenta directivă nu împiedică statul membru în care a fost săvârșită încălcarea să pună în executare decizia de decădere din dreptul de a conduce autovehicule pe teritoriul său și în conformitate cu normele sale naționale.
- (2) În cazul în care statului membru emitent i-a fost notificată o decădere din dreptul de a conduce autovehicule care conține condiții suplimentare în conformitate cu articolul 4 alineatul (1), statul membru în care a fost săvârșită încălcarea poate continua să aplice pe teritoriul său decăderea respectivă din dreptul de a conduce autovehicule până când persoana vizată îndeplinește condițiile respective.
- (3) Cu toate acestea, statul membru în care a fost săvârșită încălcarea consideră îndeplinite condițiile suplimentare aferente unei decăderi din dreptul de a conduce autovehicule notificate în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) în cazul în care statul membru emitent apreciază că persoana vizată îndeplinește condițiile aplicabile în statul membru emitent pentru redobândirea dreptului de a conduce sau a permisului de conducere sau pentru a putea solicita unul nou.

Articolul 8

Motive de derogare

- (1) Statul membru emitent nu ia măsurile menționate la articolul 6 alineatul (1) în cazul în care:
 - (a) certificatul menționat la articolul 5 este incomplet sau în mod vădit incorect, iar informațiile lipsă sau cele corecte nu au fost furnizate în conformitate cu alineatul (3) din prezentul articol;
 - (b) decizia de decădere din dreptul de a conduce autovehicule a fost deja executată integral în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea;
 - (c) decăderea din dreptul de a conduce autovehicule este prescrisă în conformitate cu legislația statului membru emitent;
 - (d) legislația statului membru emitent prevede un privilegiu sau o imunitate care împiedică executarea deciziei de decădere din dreptul de a conduce autovehicule;
 - (e) la momentul adoptării măsurilor menționate la articolul 6 alineatul (3), perioada rămasă de executat din suspendarea sau restricționarea asociată decăderii din dreptul de a conduce autovehicule este mai mică de o lună;
 - (f) a avut loc o procedură judiciară și, în conformitate cu certificatul, persoana vizată nu s-a prezentat la procesul în urma căruia a fost adoptată decăderea din dreptul de a conduce autovehicule, cu excepția cazului în care certificatul precizează că, în conformitate cu alte cerințe procedurale definite în legislația statului membru în care a fost săvârșită încălcarea, a avut loc oricare dintre următoarele situații:
 - (i) persoana vizată a fost citată personal în timp util și, prin urmare, a fost informată cu privire la data și locul planificate ale procesului în urma căruia a fost emisă decizia de decădere din dreptul de a conduce autovehicule sau a primit efectiv, prin alte mijloace, o informare oficială cu privire la data și locul

planificate ale procesului, astfel încât s-a stabilit fără niciun echivoc faptul că persoana respectivă a avut cunoștință de procesul stabilit și a fost informată în timp util cu privire la faptul că ar putea fi emisă o astfel de decizie de decădere din dreptul de a conduce autovehicule în cazul în care nu se prezintă la proces;

(ii) având cunoștință de procesul stabilit, persoana vizată a mandatat un avocat care a fost numit fie de către persoana vizată, fie de către stat pentru a o apăra la proces și a fost într-adevăr apărată de avocatul respectiv la proces; sau

(iii) după ce i s-a notificat decizia de decădere din dreptul de a conduce autovehicule și a fost informată în mod expres cu privire la dreptul la rejudecarea cauzei sau la înaintarea unei căi de atac, la care persoana vizată ar avea dreptul de a fi prezentă și care ar permite reexaminarea fondului cauzei, inclusiv o examinare a dovezilor noi, putând conduce la schimbarea deciziei inițiale de decădere din dreptul de a conduce autovehicule, persoana respectivă a declarat în mod expres că nu contestă decizia de decădere din dreptul de a conduce autovehicule sau nu a solicitat rejudecarea cauzei sau nu a introdus o cale de atac în termenele corespunzătoare;

(g) în situații excepționale, există motive serioase să se creadă, pe baza unor dovezi specifice și obiective, că executarea deciziei de decădere din dreptul de a conduce autovehicule ar implica, în circumstanțele specifice ale cazului, o încălcare a unui drept fundamental prevăzut în cartă.

(2) Statul membru emitent poate decide să aplice, de asemenea, următoarele motive de derogare:

(a) decăderea din dreptul de a conduce autovehicule este legată de o încălcare majoră a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră care, pe baza informațiilor notificate în temeiul articolului 4 alineatul (1), nu ar fi sancționată cu o decădere din dreptul de a conduce autovehicule în temeiul legislației statului membru emitent;

(b) decăderea din dreptul de a conduce autovehicule a fost impusă numai pentru motivul excesului de viteză, iar limitele de viteză în vigoare în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea au fost depășite cu mai puțin de 50 km/h;

(c) în temeiul legislației statului membru emitent, persoana vizată nu poate fi considerată răspunzătoare, din cauza vârstei sale, pentru încălcarea majoră a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră pentru care a fost emisă decizia de decădere din dreptul de a conduce autovehicule.

(3) Ori de câte ori statul membru emitent intenționează să aplice, într-un caz specific, unul dintre motivele de derogare prevăzute la alineatul (1) sau (2), acesta informează fără întârziere statul membru în care a fost săvârșită încălcarea și, după caz, solicită orice informații necesare pentru a examina dacă se aplică un motiv de derogare menționat la alineatul respectiv. Statul membru în care a fost săvârșită încălcarea furnizează fără întârziere informațiile solicitate și poate transmite orice informații suplimentare sau orice observații pe care le consideră relevante.

Informațiile furnizate în temeiul prezentului alineat nu includ alte date cu caracter personal decât cele strict necesare pentru aplicarea alineatelor (1) și (2) și se utilizează exclusiv în scopul aplicării alineatelor respective.

Articolul 9

Termene

- (1) Statul membru emitent ia măsurile menționate la articolul 6 alineatul (1) sau adoptă decizia de a aplica unui dintre motivele de derogare prevăzute la articolul 8 fără întârziere și, fără a aduce atingere alineatului (3), în termen de cel mult 15 zile de la primirea certificatului prevăzut la articolul 5 alineatul (1).
- (2) Punctul național de contact al statului membru emitent comunică fără întârziere punctului național de contact al statului membru în care a fost săvârșită încălcarea, prin intermediul RESPER, măsurile luate în temeiul articolului 6 alineatul (1) sau decizia conform căreia se aplică unul dintre motivele de derogare prevăzute la articolul 8.
- (3) Atunci când într-un caz specific nu este posibil să se respecte termenul prevăzut la alineatul (1), punctul național de contact al statului membru emitent informează fără întârziere punctul național de contact al statului membru în care a fost săvârșită încălcarea despre acest lucru, prin orice mijloace, indicând motivele pentru care nu a fost posibil să se respecte termenul respectiv.

Expirarea termenului stabilit la alineatul (1) nu exonerează statul membru emitent de obligația sa de a lua fără întârziere măsurile menționate la articolul 6 alineatul (1).

Articolul 10

Consultări între statele membre

Dacă este necesar, statele membre se consultă reciproc, prin mijloace corespunzătoare și fără întârziere, pentru a asigura aplicarea efectivă a prezentei directive.

Articolul 11

Informații care trebuie furnizate de statul membru emitent

Punctul național de contact al statului membru emitent informează fără întârziere punctul național de contact al statului membru în care a fost săvârșită încălcarea:

- (a) cu privire la primirea notificării privind decăderea din dreptul de a conduce autovehicule, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1);
- (b) cu privire la măsurile luate în temeiul articolului 6, odată ce au devenit obligatorii din punct de vedere juridic;
- (c) cu privire la orice decizie de aplicare a unuia dintre motivele de derogare prevăzute la articolul 8, împreună cu motivele care au stat la baza deciziei;
- (d) cu privire la orice măsură de suspendare sau de încetare a efectului la nivelul Uniunii al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule, împreună cu motivele care au stat la baza acesteia, inclusiv ca urmare a contestării cu succes de către persoana vizată.

Articolul 12

Informații care trebuie furnizate de statul membru în care a fost săvârșită încălcarea

Punctul național de contact al statului membru în care a fost săvârșită încălcarea informează fără întârziere punctul național de contact al statului membru emitent:

- (a) cu privire la orice circumstanță care afectează decizia de impunere a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule;
- (b) cu privire la executarea deciziei de decădere din dreptul de a conduce autovehicule în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea.

Articolul 13

Obligația de a informa persoana vizată

- (1) După primirea notificării prevăzute la articolul 4 alineatul (1) și, respectiv, după adoptarea măsurilor prevăzute la articolul 6 alineatul (1), statul membru emitent informează fără întârziere persoana vizată, în conformitate cu procedurile prevăzute în dreptul său intern.
- (2) Informațiile furnizate în conformitate cu alineatul (1) specifică cel puțin:
 - (a) atunci când informațiile sunt furnizate în urma primirii notificării prevăzute la articolul 4 alineatul (1):
 - (i) denumirea autorităților competente pentru executarea deciziei de decădere din dreptul de a conduce autovehicule atât din statul membru emitent, cât și din statul membru în care a fost săvârșită încălcarea; și
 - (ii) căile de atac disponibile în temeiul legislației statului membru emitent, inclusiv dreptul de a fi audiat;
 - (b) atunci când informațiile sunt furnizate în urma adoptării măsurilor prevăzute la articolul 6 alineatul (1):
 - (i) detalii privind măsurile luate de statul membru emitent;
 - (ii) căile de atac disponibile în temeiul legislației statului membru emitent pentru a contesta măsurile luate.

Articolul 14

Căi de atac

- (1) Statele membre asigură căi de atac adecvate împotriva deciziilor sau a măsurilor luate în temeiul prezentei directive, echivalente cu cele disponibile în cazuri similare de nivel intern. Statele membre iau măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că informațiile cu privire la astfel de căi de atac sunt furnizate în timp util pentru a asigura posibilitatea reală a exercitării acestora.
- (2) Decăderea din dreptul de a conduce autovehicule notificată în temeiul articolului 4 alineatul (1) poate fi contestată numai în cadrul unei acțiuni intentate în statul membru în care a fost săvârșită încălcarea.

- (3) Statul membru în care a fost săvârșită încălcarea și statul membru emitent se informează reciproc cu privire la căile de atac introduse împotriva deciziilor sau a măsurilor luate în temeiul prezentei directive.

Articolul 15

Puncte naționale de contact

- (1) Până la [data transpunerii prezentei directive], fiecare stat membru desemnează un punct național de contact în scopurile prezentei directive.
- (2) Statele membre se asigură că punctele lor naționale de contact cooperează cu autoritățile competente pentru executarea deciziilor de decădere din dreptul de a conduce autovehicule impuse pentru comiterea unor încălcări majore ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, în special pentru a se asigura că toate informațiile necesare sunt transmise în timp util și că se respectă termenele prevăzute la articolul 9.
- (3) Statele membre informează Comisia cu privire la punctele de contact naționale desemnate în scopurile prezentei directive. Comisia publică pe site-ul său web informațiile primite în temeiul prezentului articol, pentru a le pune la dispoziția tuturor statelor membre.

Articolul 16

Statistici

Statele membre colectează periodic statistici cuprinzătoare privind aplicarea prezentei directive și le transmit Comisiei în fiecare an. Aceste statistici cuprind:

- (a) numărul de notificări efectuate în temeiul articolului 4 alineatul (1), defalcate în funcție de statul membru destinat;
- (b) numărul cazurilor în care a fost invocat un motiv de derogare, inclusiv motivele de derogare aplicate, defalcate în funcție de statul membru notificator;
- (c) timpul necesar pentru transmiterea informațiilor privind decizia referitoare la un motiv de derogare;
- (d) numărul căilor de atac care au fost introduse împotriva măsurilor luate în temeiul articolului 6 alineatul (1).

Articolul 17

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de comitetul pentru permise de conducere instituit prin articolul 22 din [NOUA DIRECTIVĂ PRIVIND PERMISELE DE CONDUCERE]. Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul stabilit pentru

emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă dintre membrii comitetului solicită acest lucru.

În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă actul de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 18

Legătura cu alte acte juridice

- (1) Prezenta directivă nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor care decurg din următoarele acte juridice:
 - (a) Decizia-cadru 2008/947/JAI a Consiliului;
 - (b) Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului;
 - (c) drepturile persoanelor suspectate și acuzate, astfel cum sunt prevăzute în Directiva 2010/64/UE, Directiva 2012/13/UE, Directiva 2013/48/UE, Directiva (UE) 2016/343, Directiva (UE) 2016/800 și Directiva (UE) 2016/1919 ale Parlamentului European și ale Consiliului.
- (2) Statele membre pot să încheie acorduri sau înțelegeri bilaterale sau multilaterale cu alte state membre după [ZZ.LL.AAAA], în măsura în care acordurile sau înțelegerile respective permit extinderea dispozițiilor prezentei directive și contribuie la simplificarea sau facilitarea suplimentară a procedurilor de executare a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule impuse pentru săvârșirea unor încălcări într-un stat membru diferit de cel care a eliberat permisul de conducere al persoanei vizate.

Articolul 19

Transpunere

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la [ZZ.LL.AAAA]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă actele menționate, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.
- (2) Până la [ZZ.LL.AAAA], statele membre transmit Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 20

Raport privind punerea în aplicare

Până la [data intrării în vigoare + 5 ani] și, ulterior, o dată la cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, inclusiv privind impactul acesteia asupra siguranței rutiere. Raportul este însoțit, dacă este cazul, de propuneri de modificare a prezentei directive.

Articolul 21

Intrare în vigoare și aplicare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 22

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele