



Bruxelles, 1 martie 2023
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2023/0052 (COD)**

**7018/23
ADD 1**

**TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286**

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

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:	SWD(2023) 127 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2023) 127 final.

Anexă: SWD(2023) 127 final



Bruxelles, 1.3.2023
SWD(2023) 127 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI
REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI
care însoțește documentul

Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului
de modificare a Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de
informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

Fișă rezumat

Evaluarea impactului propunerii de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră

A. Necesitatea de a acționa

Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?

În urma evaluării impactului s-a constatat că Directiva (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră („Directiva CBE”) a avut un impact pozitiv în sensul eliminării anonimatului contraveniențelor care au comis o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră în străinătate, ducând la o creștere impresionantă a numărului de cazuri transfrontaliere investigate. Totuși, directiva a dovedit că are și limite, deoarece efectul său de descurajare nu a fost suficient pentru a elimina impunitatea contraveniențelor din cauza domeniului său de aplicare limitat, a neefectuării de investigații transfrontaliere cu privire la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și a neaplicării transfrontaliere a sancțiunilor pentru aceste încălcări, ceea ce a avut drept rezultat o pondere scăzută a sancțiunilor financiare plătite de contravenienții nerezidenți (anual, peste 6 milioane de sancțiuni aplicate în cazuri transfrontaliere nu sunt plătite) și o protecție necorespunzătoare a drepturilor fundamentale ale nerezidenților.

Care este rezultatul urmărit?

Obiectivul general al inițiativei este îmbunătățirea siguranței rutiere. Acest lucru ar trebui să se realizeze printr-o schimbare de comportament al conducătorilor auto nerezidenți, determinată de o reducere a impunității de care aceștia se bucură în prezent. Impunitatea s-ar putea reduce printr-o mai bună investigare transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (mai precis, prin creșterea probabilității de identificare a contraveniențelor nerezidenți și de aplicare a sancțiunii financiare). În același timp, nerezidenții ar urma să primească scrisorile de informare/notificările de sancționare într-o limbă pe care o înțeleg, într-un termen rezonabil și într-o formă a cărei autenticitate ar urma să fie ușor de verificat.

Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?

În lipsa unei acțiuni la nivelul UE, aplicarea transfrontalieră a normelor de circulație legate de siguranța rutieră ar trebui să se bazeze pe acordurile bilaterale și multilaterale existente. Acest mozaic de acorduri între statele membre nu poate asigura egalitatea de tratament a cetățenilor UE și, având în vedere acoperirea neuniformă, ar fi mai puțin eficace în eliminarea impunității contraveniențelor nerezidenți. Prin urmare, acțiunea UE ar fi mai eficientă decât acțiunea necoordonată la nivelul statelor membre.

B. Soluții

Care sunt diferitele opțiuni pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată sau nu? Dacă nu, de ce?

Măsurile de politică reținute au fost grupate în trei opțiuni de politică: OP 1, OP 2 și OP 3, dintre care două (OP 2 și OP 3) au variante (OP 2A și, respectiv, OP 3A). OP 1 reprezintă baza de la care pornesc toate celelalte opțiuni de politică; aceasta cuprinde 11 dintre cele 16 măsuri de politică, vizând majoritatea aspectelor tehnice și protecția drepturilor fundamentale. OP 2 cuprinde toate măsurile din cadrul OP 1 și, în plus, prevede instituirea unor proceduri ulterioare specifice pentru investigarea transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, menite să permită autorităților naționale să facă schimb de mai multe informații, nu doar de date privind înmatricularea vehiculelor. OP 2A, care

este opțiunea preferată, se bazează pe OP 2 și include obligația deținătorilor/proprietarilor vehiculelor de a coopera cu autoritățile de aplicare a legii pentru identificarea persoanei responsabile de încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. OP 3 se bazează pe OP 2A și, în plus, instituie un mecanism de monitorizare adaptat – o *lex specialis* – de recunoaștere reciprocă a sancțiunilor financiare impuse pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră reglementate de Directiva CBE. În sfârșit, OP 3A este o versiune mai avansată a OP 3, deoarece restrânge motivele de nerecunoaștere și de neexecutare a sancțiunilor financiare impuse de alte state membre.

Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?

În rândul părților interesate există un sprijin larg în ceea ce privește extinderea domeniului de aplicare al Directivei CBE la alte încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Opiniile autorităților publice diferă în ceea ce privește modalitățile de sporire a eficacității directivei. Toate se pronunță în favoarea unor măsuri care să îmbunătățească investigarea transfrontalieră a încălcărilor. Cu toate acestea, unele critică anumite norme (mai puțin greoaie) de aplicare transfrontalieră a sancțiunilor financiare, iar altele se pronunță în favoarea unor astfel de norme specifice, și anume în ceea ce privește recunoașterea reciprocă a sancțiunilor financiare pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră comise în străinătate. Organizațiile de utilizatori ai drumurilor sunt foarte mulțumite de toate măsurile care ar contribui la îmbunătățirea protecției drepturilor fundamentale ale nerezidenților.

C. Impacturile opțiunii preferate

Care sunt avantajele opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, în cazul în care nu există o opțiune preferată)?

Opțiunea preferată este considerată eficientă în atingerea obiectivelor de politică urmărite deoarece prezintă beneficii nete ridicate, are coerență internă, este proporțională în ceea ce privește normele și procedurile statelor membre, și, în ansamblu, este cea mai bună din punctul de vedere al fezabilității politice și juridice. În perioada de evaluare 2025-2050, se estimează că vor fi salvate 384 de vieți omenești și vor fi evitate 21 789 de vătămări corporale față de scenariul de referință, ceea ce în termeni monetari se ridică la aproximativ 2,8 miliarde EUR, sumă exprimată ca reducere a costurilor externe ale accidentelor.

Care sunt costurile aferente opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, în cazul în care nu există o opțiune preferată)?

Costurile suplimentare de asigurare a respectării legii suportate de autoritățile statelor membre sunt estimate la 136,8 milioane EUR în plus față de scenariul de referință, exprimate ca valoare actualizată pentru perioada de evaluare 2025-2050. În această sumă sunt incluse costurile unice de ajustare în cuantum de 4,6 milioane EUR suportate de administrațiile statelor membre (de exemplu, pentru adaptarea sistemelor informatice).

Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?

Se preconizează că impactul asupra IMM-urilor va fi unul pozitiv, dar indirect și limitat. Propunerea ar trebui să conducă la scăderea costurilor tracasante pentru utilizatorii drumurilor, ca urmare a protejării mai bune a drepturilor fundamentale. În plus, se preconizează o reducere cu aproximativ 7 milioane EUR față de scenariul de referință a costurilor administrative suportate de societățile de leasing și închirieri auto, sumă exprimată ca valoare actualizată pentru perioada de evaluare 2025-2050.

Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?

Conform evaluării, opțiunea de politică preferată va genera costuri suplimentare legate de asigurarea respectării legii, care vor fi suportate în contextul investigării mai eficiente a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Aceste costuri sunt estimate la 132,2 milioane EUR în plus față de scenariul de referință, sumă exprimată ca valoare actualizată pentru perioada de evaluare 2025-2050.

Vor exista și alte efecte semnificative?
Nu se preconizează niciun alt impact semnificativ.
Proportionalitate
Opțiunea de politică preferată nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor și remediarea problemelor identificate.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi reexaminată politica?
Statele membre vor trimite Comisiei primul raport privind aplicarea Directivei CBE în termen de patru ani de la data intrării în vigoare a directivei. Comisia va evalua aplicarea directivei în termen de cel mult 18 luni de la primirea primelor rapoarte din partea tuturor statelor membre.