

Bruxelles, 27 noiembrie 2023
(OR. en)

15670/23

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

**TRANS 516
JAI 1522
ENFOPOL 497
CODEC 2199**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	15010/23
Nr. doc. Csie:	6792/23 + COR1 + ADD1 + ADD1 COR1
Subiect:	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 – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. Comisia a transmis propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului la 1 martie 2023, ca parte a pachetului privind siguranța rutieră.
2. Comisia și-a prezentat propunerea vizând a) creșterea gradului de respectare de către conducătorii auto nerezidenți a normelor de circulație suplimentare legate de siguranța rutieră, b) raționalizarea procedurilor de asistență reciprocă între statele membre în cadrul investigațiilor transfrontaliere privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și c) consolidarea protecției drepturilor fundamentale ale autorilor nerezidenți ai încălcărilor. Propunerea modifică Directiva de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră [Directiva (UE) 2015/413 – „Directiva CBE”].

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL ALTOR INSTITUȚII

3. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie responsabilă pentru această propunere, iar dl Kosma ZLOTOWSKI (ECR, PL) a fost desemnat raportor.
4. Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul privind propunerea în cadrul celei de a 578-a sesiuni plenare, la 27 aprilie 2023. Comitetul Regiunilor a hotărât să nu emită un aviz.

III. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI ȘI AL GRUPURILOR SALE DE PREGĂTIRE

5. Grupul de lucru pentru transport terestru și-a început lucrările la 2 martie 2023, cu o prezentare generală a propunerii. La 8 martie 2023 a fost analizată evaluarea impactului. În cursul președinției suedeze, propunerea a fost examinată în detaliu pe baza a două propuneri de compromis. Rezultatul preliminar a fost prezentat Consiliului la 1 iunie 2023 în cadrul unui raport intermediar (ST 8929/23). În cursul președinției spaniole, cinci propuneri de compromis au fost examinate în cadrul grupului de lucru. La 22 noiembrie 2023, Comitetul Reprezentanților Permanenți a aprobat textul în vederea pregătirii Consiliului.
6. Statele membre sprijină obiectivele directivei și intențiile procedurii de modificare de a o face aplicabilă mai multor încălcări, respectiv de a merge dincolo de simplul schimb de date și de a include proceduri de asistență reciprocă. Un nivel mai ridicat de asigurare a respectării legii prin îmbunătățirea schimbului de date și a asistenței reciproce va contribui la creșterea nivelului de siguranță rutieră pe drumurile europene.
7. Rezultatul examinării detaliate este un text care clarifică și dezvoltă în plus propunerea Comisiei în ceea ce privește aspectele de mai jos.
8. În comparație cu cele șapte încălcări suplimentare propuse de Comisie, statele membre convin să adauge alte trei încalcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră: (1) nerespectarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor, (2) părăsirea locului accidentului și (3) nerespectarea normelor la trecerea la nivel cu calea ferată. Aceste încălcări sunt legate de siguranța rutieră.

9. Statele membre preferă să utilizeze concepte juridice diferite de cele din propunerea Comisiei. În special, în loc de „*persoană prezumată răspunzătoare*” se utilizează „*persoană în cauză*”, iar în loc de „*scrisoare de informare*” se utilizează „*aviz de încălcare a normelor de circulație*”.
10. Statele membre au convenit să clarifice funcțiile și responsabilitățile punctelor naționale de contact și ale autorităților competente. Punctele naționale de contact sunt interfața pentru schimbul de informații, iar autoritățile competente sunt entitățile care fie vor utiliza informațiile, fie vor face schimb de informații. S-a menționat în mod explicit că toate schimburile de informații ar trebui să aibă un grad mai ridicat de securitate și că ar trebui garantată utilizarea legitimă a datelor.
11. Schimbul de date și asistența reciprocă ar trebui să se realizeze cât mai mult posibil în mod automatizat și prin utilizarea formularelor electronice standard, prin intermediul platformei Eucaris. Acest lucru va fi esențial pentru a menține sub control sarcina administrativă.
12. Deoarece asistența reciprocă poate duce la un volum de muncă administrativ suplimentar, nu numai pentru autoritatea competentă a părții solicitante, ci și pentru autoritatea competentă care va trebui să furnizeze asistența, s-a clarificat faptul că o cerere de asistență reciprocă ar trebui formulată numai în cazul în care autoritatea competentă din statul membru în care s-a săvârșit încălcarea nu are alte opțiuni decât să solicite asistență.
13. Statele membre au decis să clarifice procedurile de asistență reciprocă și să adauge un al treilea tip de asistență reciprocă. Asistența reciprocă pentru identificarea persoanei în cauză este deosebit de importantă pentru statele membre care au un regim de răspundere în care conducătorul auto este considerat răspunzător pentru încălcarea normelor de circulație. În al doilea rând, asistența reciprocă în notificarea avizului de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare este considerată importantă pentru cazurile specifice în care avizul de încălcare a normelor de circulație nu poate fi transmis persoanei în cauză. Este important să se asigure transmiterea avizului de încălcare a normelor de circulație, astfel încât persoana în cauză să fie informată în mod corespunzător și să își poată exercita toate drepturile la apărare. În al treilea rând, statele membre propun completarea directivei cu asistența reciprocă în ceea ce privește activitățile de executare. Acest lucru este propus deoarece Decizia-cadru privind recunoașterea reciprocă a sancțiunilor financiare (Decizia-cadru 2005/214/JAI) nu este adaptată la prelucrarea în masă a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, care conduc la sancțiuni pecuniare mici. Prin facilitarea executării acestui tip de sancțiuni, prezenta directivă va contribui la asigurarea unui tratament egal al conducătorilor auto rezidenți și nerezidenți.

14. În ceea ce privește notificarea avizului de încălcare a normelor de circulație, a documentelor ulterioare și a limbii care trebuie utilizată pentru a comunica avizul de încălcare a normelor de circulație sau orice documente ulterioare, statele membre convin ca o astfel de notificare să fie trimisă în termen de cel mult 12 luni. Statele membre sunt de acord, de asemenea, că avizul de încălcare a normelor de circulație și orice documente ulterioare esențiale ar trebui trimise în limba documentelor de înmatriculare a vehiculului. Cu toate acestea, persoanei în cauză i se va permite să solicite autorității competente a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea să primească documentul ulterior într-o altă limbă oficială a UE, care urmează să fie aleasă de persoana în cauză.
15. Statele membre convin asupra creării „portalului CBE”. Cu toate acestea, statele membre doresc ca acest portal să se concentreze pe furnizarea de informații privind încălcările normelor de circulație și procedurile aferente din diferitele state membre. În ceea ce privește comunicarea dintre autoritățile competente, statele membre preferă să utilizeze platforme dedicate deja existente, pentru a evita suprapunerile.
16. Statele membre sunt de acord, de asemenea, cu faptul că Comisia va oferi sprijin financiar pentru inițiativele care contribuie la cooperarea transfrontalieră în ceea ce privește asigurarea respectării normelor de circulație legate de siguranța rutieră în Uniune.
17. Pe scurt, în cursul negocierilor, au fost aduse următoarele modificări propunerii inițiale a Comisiei:
- au fost adăugate trei încălcări suplimentare: (1) nerespectarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor, (2) părăsirea locului accidentului și (3) nerespectarea normelor la trecerea la nivel cu calea ferată;
 - au fost clarificate definițiile fiecărei încălcări, definiția „autorității competente”, a „punctului național de contact” și a „documentelor ulterioare esențiale”;
 - a fost introdus un nou articol privind specificațiile tehnice pentru schimbul de informații și asistența reciprocă;
 - a fost introdus un nou articol privind asistența reciprocă pentru a ajuta la trimiterea notificărilor și a documentelor ulterioare esențiale;

- drepturile utilizatorilor sunt garantate prin faptul că i se permite persoanei în cauză să solicite primirea documentelor ulterioare într-o limbă oficială a UE diferită, reducând în același timp sarcina administrativă care revine statelor membre prin trimiterea de documente oficiale în limba documentului de înmatriculare a vehiculului;
- competențele de executare ale Comisiei au fost clarificate pentru a se asigura menținerea unor condiții de securitate foarte ridicate și pentru a se evita utilizarea necorespunzătoare a informațiilor cu caracter personal disponibile;
- funcția portalului CBE a fost limitată, astfel încât nu va fi utilizată pentru comunicarea dintre autoritățile competente, ci numai în scopuri de informare a cetățenilor și
- a fost introdus un nou articol privind asistența reciprocă pentru activitățile de executare, care va permite autorităților competente să utilizeze această procedură pentru o mai bună executare a amenzilor rutiere care se referă la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate în prezenta directivă.

IV. CONCLUZII

18. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) este invitat să convină asupra unei abordări generale în cadrul reuniunii sale din 4 decembrie 2023.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații și a asistenței reciproce privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră

(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) literele (c) și (d),

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) Directiva (UE) 2015/413 facilitează schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și, prin urmare, reduce impunitatea autorilor încălcărilor nerezidenți. Investigarea și sancționarea eficace la nivel transfrontalier a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră îmbunătățesc siguranța rutieră, deoarece încurajează conducătorii auto nerezidenți să comită mai puține încălcări ale normelor și să adopte un stil de condus mai puțin periculos.

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

- (2) Practica autorităților de aplicare a legii implicate în investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră a arătat că formularea actuală a Directivei (UE) 2015/413 nu favorizează investigarea eficace a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră comise de conducătorii auto nerezidenți și nici executarea sancțiunilor financiare în măsura dorită. Acest lucru duce la o relativă impunitate a conducătorilor auto nerezidenți și are un impact negativ asupra siguranței rutiere în Uniune. În plus, drepturile procedurale și fundamentale ale conducătorilor auto nerezidenți nu sunt întotdeauna respectate în contextul investigării transfrontaliere, în special din cauza lipsei de transparență cu privire la stabilirea cuantumului amenzilor și la căile de atac. Prezenta directivă urmărește să îmbunătățească mai mult eficacitatea investigării încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră comise cu vehicule înmatriculate în alt stat membru, pentru a contribui la atingerea obiectivului Uniunii de reducere a numărului de decese asociate tuturor modurilor de transport la un nivel apropiat de zero până în 2050 și pentru a consolida protecția drepturilor fundamentale și procedurale ale conducătorilor auto nerezidenți.
- (3) În cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030³, Comisia și-a reafirmat angajamentul față de obiectivul ambițios de a ajunge la aproape zero decese și zero vătămări grave pe drumurile din Uniune până în 2050 („Viziunea zero”), precum și față de obiectivul pe termen mediu de a reduce decesele și vătămrile grave cu 50 % până în 2030, obiectiv stabilit inițial în 2017 de miniștrii transporturilor din Uniune în Declarația de la Valletta privind siguranța rutieră. Pentru a atinge aceste obiective, Comisia, în cadrul comunicării „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”⁴, și-a anunțat intenția de a revizui Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului⁵.

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, COM(2020) 789 final.

⁵ 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).

- (4) Domeniul de aplicare al directivei ar trebui extins la alte încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, pentru a asigura tratamentul egal al conducătorilor auto. Având în vedere temeiul juridic pe baza căruia a fost adoptată Directiva (UE) 2015/413, și anume articolul 91 alineatul (1) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, încălcările suplimentare ar trebui să demonstreze o legătură strânsă cu siguranța rutieră, prin abordarea comportamentelor periculoase și nechibzuite care prezintă un risc major pentru utilizatorii drumurilor. Extinderea domeniului de aplicare ar trebui să reflecte, de asemenea, progresul tehnic în ceea ce privește depistarea automatizată a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Având în vedere că nerespectarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor nu are legătură numai cu siguranța rutieră, ci și cu gestionarea traficului și cu prevenirea poluării, aceasta ar trebui să fie, de asemenea, inclusă în domeniul de aplicare, întrucât statele membre se confruntă cu provocări similare în materie de aplicare a acestor norme în cazul nerezidenților. Dată fiind adăugarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor, ar fi oportun ca temeiul juridic să fie extins pentru a include articolul 91 alineatul (1) litera (d), ținând totodată cont de faptul că, în conformitate cu articolul 11 din TFUE, în punerea în aplicare a politicilor Uniunii trebuie integrate cerințe de protecție a mediului.
- (5) Încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră sunt clasificate fie drept contravenții, fie drept infracțiuni în dreptul intern al statelor membre, ceea ce înseamnă că pot duce la declanșarea de proceduri de către autorități administrative sau judiciare, în fața unor instanțe competente în materie administrativă sau penală, în funcție de procedurile naționale aplicabile. Cu toate acestea, aceste încălcări sunt urmărite de statele membre, în majoritatea cazurilor, în cadrul unor proceduri colective și, ca atare, atunci când legislația națională a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea impune identificarea exactă a conducătorului auto drept condiție prealabilă pentru impunerea sancțiunii relevante, cerințele pentru utilizarea Directivei 2014/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁶ prevăzute la articolul 6 din directiva respectivă nu sunt, în majoritatea cazurilor, îndeplinite, în special atunci când încălcările sunt calificate drept contravenții, și, prin urmare, directiva respectivă nu poate fi utilizată. În acest context, autoritățile statului membru în care s-a săvârșit încălcarea ar trebui să dispună de o procedură practică pentru a solicita asistență reciprocă din partea autorităților competente ale statului membru de înmatriculare sau ale statului membru de reședință prin măsuri bine definite, care nu afectează grav drepturile persoanelor în cauză, pentru a putea identifica autorii încălcărilor în măsura impusă de legislația lor națională. Cu toate acestea, acest lucru nu ar trebui să aducă atingere situațiilor în care, în cazuri individuale, se consideră că au fost îndeplinite condițiile pentru aplicarea

⁶ Directiva 2014/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind ordinul european de anchetă în materie penală (JO L 130, 1.5.2014, p. 1).

Directivei 2014/41/UE, caz în care ar trebui aplicate procedurile prevăzute de aceasta de către acele state membre care au obligații în temeiul Directivei 2014/41/UE.

Ar trebui reamintit că un cadru juridic specific al Uniunii reglementează cooperarea judiciară în materie penală, care se bazează pe principiul recunoașterii reciproce a hotărârilor judecătorești și a deciziilor judiciare. Prin urmare, este necesar ca aplicarea prezentei directive să nu submineze drepturile și obligațiile statelor membre care decurg din alte acte legislative aplicabile ale Uniunii în materie penală, în special cele prevăzute în Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului⁷, în Directiva 2014/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁸ în ceea ce privește procedurile pentru schimbul de probe și în procedurile de notificare a documentelor prevăzute la articolul 5 din Convenția elaborată de Consiliu în temeiul articolului 34 din Tratatul privind Uniunea Europeană, cu privire la asistența judiciară reciprocă în materie penală între statele membre ale Uniunii Europene⁹. În plus, nu ar trebui să fie afectate de punerea în aplicare a prezentei directive nici procedurile penale prin care se solicită garanții specifice pentru persoanele în cauză, garanțiile procedurale pentru persoanele suspectate și acuzate consacrate în Directivele 2010/64/UE¹⁰, 2012/13/UE¹¹, 2013/48/UE¹², (UE) 2016/343¹³, (UE) 2016/800¹⁴ și (UE) 2016/1919¹⁵ ale Parlamentului European și ale Consiliului.

⁷ 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).

⁸ Directiva 2014/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind ordinul european de anchetă în materie penală (JO L 130, 1.5.2014, p. 1).

⁹ JO C 197, 12.7.2000, p. 3.

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

- (6) Ar trebui definite responsabilitățile și competențele punctelor naționale de contact, pentru a se asigura că acestea cooperează fără probleme cu toate autoritățile implicate în investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și care intră sub incidența prezentei directive. Punctele naționale de contact ar trebui să fie întotdeauna disponibile pentru aceste autorități competente și să răspundă solicitărilor acestora într-un termen rezonabil. Acest lucru ar trebui să se întâmple indiferent de natura încălcării sau de statutul juridic al autorității competente și, mai ales, indiferent dacă autoritatea competentă are competență națională sau subnațională sau locală.
- (7) Elementele de bază ale sistemului de schimb transfrontalier de informații instituit prin Directiva (UE) 2015/413 s-au dovedit eficiente. Totuși, sunt necesare îmbunătățiri și ajustări suplimentare pentru a remedia problemele care rezultă din lipsa datelor sau din disponibilitatea unor date eronate sau inexacte. Prin urmare, statelor membre ar trebui să li se impună obligații suplimentare în ceea ce privește necesitatea de a menține disponibilitatea și actualitatea anumitor date din bazele de date relevante, pentru a spori eficacitatea schimbului de informații.
- (8) Punctului național de contact al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea ar trebui [...] să i se permită să efectueze căutări automatizate în registrele vehiculelor, pentru a extrage date privind utilizatorii finali ai vehiculelor, în cazul în care sunt deja disponibile astfel de informații. În plus, ar trebui stabilită o perioadă de păstrare a datelor referitoare la identitatea proprietarilor, a deținătorilor și a utilizatorilor finali anteriori ai vehiculelor, astfel încât autoritățile să dispună de informațiile adecvate necesare investigației.

- (9) Cererea de divulgare a datelor privind înmatricularea vehiculelor și schimbul de elemente de date în cazurile transfrontaliere ar trebui să fie efectuate prin intermediul unui sistem electronic unic. Din acest motiv și pe baza cadrului tehnic deja existent, căutarea automatizată a datelor privind înmatricularea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2015/413 ar trebui efectuată numai prin utilizarea aplicației informatice extrem de securizate a Sistemului european de informare privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris) și a versiunilor modificate ale aplicației informatice respective. Această aplicație informatică ar trebui să permită statelor membre să realizeze un schimb rapid, eficient din punctul de vedere al costurilor, securizat și fiabil de date specifice privind înmatricularea vehiculelor, crescând astfel eficiența investigării. Statele membre nu ar trebui să facă schimb de informații prin alte mijloace, care ar fi mai puțin eficiente din punctul de vedere al costurilor și ar putea să nu asigure protecția datelor transmise. Statele membre ar trebui să utilizeze Eucaris în mod specific pentru căutări automatizate ale datelor privind înmatricularea vehiculelor și pentru furnizarea de asistență reciprocă în identificarea persoanei în cauză și în notificarea avizului de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare.
- (10) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor privind căutările care trebuie efectuate de statele membre, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei. Totuși, ar trebui instituite măsuri tranzitorii pentru schimbul automatizat de date privind înmatricularea vehiculelor pe baza sistemului electronic existent, pentru a garanta un schimb de date fluid până când aceste norme devin aplicabile.
- (11) În cazurile în care persoana în cauză nu poate fi identificată, pe baza informațiilor obținute din registrul vehiculelor, cu certitudinea impusă de legislația statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, statele membre ar trebui să coopereze pentru a stabili identitatea persoanei în cauză. În acest scop, ar trebui introdusă o procedură de asistență reciprocă care să vizeze identificarea persoanei în cauză, fie printr-o cerere de confirmare, pe baza informațiilor deținute deja de autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, fie printr-o cerere de efectuare a unei anchete specifice de către autoritatea competentă relevantă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință.

- (12) Autoritățile competente ale statelor membre ar trebui să utilizeze un formular electronic standard de solicitare și răspuns pentru a furniza informațiile suplimentare solicitate de autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea necesare în scopul identificării persoanei în cauză și ar trebui să furnizeze informațiile solicitate într-un termen rezonabil. În cazul în care colectarea sau furnizarea informațiilor nu este posibilă, autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea ar trebui să fie informată fără întârzieri nejustificate. Statele membre ar trebui să utilizeze punctele lor naționale de contact pentru a permite un transfer extrem de securizat și eficient atât al cererii de asistență reciprocă trimise, cât și al răspunsului primit la aceasta.
- (13) Motivele pentru care autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință poate să refuze acordarea de asistență reciprocă pentru identificarea persoanei în cauză ar trebui să fie identificate în mod specific. În special, ar trebui introduse garanții pentru a se evita dezvăluirea identității persoanelor protejate, cum ar fi martorii protejați, ca urmare a acestor proceduri.
- (14) Statelor membre ar trebui să li se permită să utilizeze procedurile naționale pentru a identifica persoana în cauză așa cum le-ar aplica în cazul în care încălcarea normelor de siguranță rutieră ar fi fost săvârșită de o persoană rezidentă. Ar trebui consolidată securitatea juridică în ceea ce privește aplicabilitatea măsurilor specifice luate în cadrul procedurilor respective, și anume în ceea ce privește documentele care presupun confirmarea sau infirmarea săvârșirii încălcării sau care impun persoanelor în cauză obligația de a coopera la identificarea persoanei în cauză. Întrucât măsurile respective ar trebui să aibă aceleași efecte juridice asupra persoanelor în cauză ca în cazurile interne, ar trebui ca persoanele respective să beneficieze și de aceleași standarde în ceea ce privește drepturile fundamentale și procedurale.
- (15) În cazul în care legislația Uniunii sau dreptul intern al statelor membre prevede în mod explicit accesul la informații din alte baze de date naționale sau ale Uniunii în scopurile Directivei (UE) 2015/413 sau posibilitatea de a face schimb de astfel de informații, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a face schimb de informații prin utilizarea bazelor de date respective, respectând totodată drepturile fundamentale ale conducătorilor auto nerezidenți.

- (16) Este posibil ca persoana în cauză să nu cunoască sistemul juridic al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea și nici să vorbească limba sau limbile oficiale ale acestuia; prin urmare, ar trebui ca drepturile sale procedurale și fundamentale să fie mai bine protejate. Pentru a atinge acest obiectiv, ar trebui stabilite cerințe minime obligatorii privind conținutul avizului de încălcare a normelor de circulație și nu ar mai trebui utilizat modelul actual de scrisoare de informare, care conține numai informații de bază, astfel cum este prevăzut în anexa II la Directiva (UE) 2015/413.
- (17) Avizul de încălcare a normelor de circulație ar trebui să conțină cel puțin informații detaliate privind încadrarea juridică și consecințele juridice ale încălcării, în special deoarece sancțiunile pentru încălcările vizate de Directiva (UE) 2015/413 pot fi de natură nepecuniară, cum este cazul restricțiilor asupra dreptului de a conduce al autorului încălcării. Ar trebui avut în vedere și dreptul la o cale de atac, prin furnizarea de informații detaliate privind locul și modalitatea de exercitare a dreptului la apărare sau de introducere a unei căi de atac în statul membru în care s-a săvârșit încălcarea. După caz, ar trebui inclusă și o descriere a procedurilor efectuate în lipsă, deoarece este posibil ca persoana în cauză să nu intenționeze să revină în statul membru în care s-a săvârșit încălcarea pentru a lua parte la proceduri. De asemenea, opțiunile de plată și modalitățile de diminuare a cuantumului sancțiunilor ar trebui comunicate într-un mod ușor de înțeles, pentru a stimula cooperarea voluntară. În sfârșit, având în vedere că avizul de încălcare a normelor de circulație ar trebui să fie primul document pe care îl primește persoana în cauză, acesta ar trebui să conțină informațiile prevăzute la articolul 13 din Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶, care, în temeiul articolului 13 alineatul (2) litera (d), ar trebui să includă informații privind sursa datelor cu caracter personal, precum și informațiile prevăzute la articolele 13 și 14 din Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷. Aceste informații ar trebui precizate în avizul de încălcare a normelor de circulație fie direct, fie prin trimitere la locul în care sunt disponibile.

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

- (18) Atunci când persoanele nerezidente sunt verificate la fața locului în cadrul unui control rutier, iar acțiunea respectivă conduce la inițierea unor proceduri ulterioare legate de săvârșirea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, avizul de încălcare a normelor de circulație ar trebui să fie trimis conducătorului auto nerezident. În cazul controalelor la fața locului în legătură cu săvârșirea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și în cazul în care autoritatea competentă a executat la fața locului sancțiunea legată de încălcarea comisă, determinând conducătorul auto să plătească amenda la fața locului, conducătorului auto ar trebui să i se pună la dispoziție numai anumite elemente esențiale, la fața locului.
- (19) Pentru a se asigura faptul că persoana în cauză este cea care primește efectiv avizul de încălcare a normelor de circulație și eventualele documente ulterioare și pentru a se evita implicarea eronată a unor terți care nu sunt vizați, ar trebui stabilite norme privind notificarea documentelor.
- (20) În cazul în care nu este posibilă transmiterea documentelor prin poștă, prin trimitere recomandată sau prin mijloace electronice de aceeași valoare, autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea ar trebui să aibă posibilitatea de a recurge la autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau de reședință pentru a notifica persoanei în cauză documentele și comunicările în conformitate cu propria legislație națională care reglementează notificarea documentelor. Statele membre ar trebui să utilizeze punctele lor naționale de contact pentru a permite un transfer sigur și eficient atât al cererii trimise privind transmiterea unor acte de procedură, cât și al răspunsului primit la aceasta.
- (21) Atât avizul de încălcare a normelor de circulație, cât și eventualele documente ulterioare ar trebui trimise în limba documentului de înmatriculare a vehiculului. În cazurile în care avizul de încălcare a normelor de circulație și alte comunicări ulterioare sunt trimise într-o limbă pe care destinatarul nu o înțelege, persoanei în cauză ar trebui să i se permită să solicite primirea documentelor ulterioare într-o limbă oficială a UE diferită, la alegere, alta decât limba documentului de înmatriculare a vehiculului.
- (23) Ar trebui să se prevadă un control juridic efectiv în cazul în care autoritățile competente ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea nu respectă standardele lingvistice, normele privind notificarea documentelor și dreptul lor intern.
- (24a) Întrucât Decizia-cadru 2005/214/JAI nu este adaptată pentru procesarea în masă a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră care conduc la sancțiuni pecuniare mici, adesea calificate drept contravenții, și pentru a asigura tratamentul egal al conducătorilor auto rezidenți și nerezidenți, ar trebui stabilite în prezenta directivă dispoziții specifice pentru furnizarea de asistență reciprocă în vederea executării transfrontaliere a deciziilor administrative privind amenzile rutiere.

- (24b) În cazul în care autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea nu poate transmite o amendă rutieră în temeiul Deciziei-cadru 2005/214/JAI, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea, în temeiul prezentei directive, de a executa amenzi rutiere la nivel transfrontalier pentru a asigura tratamentul egal al conducătorilor auto rezidenți și nerezidenți.
- (25) Sfera de cuprindere a informațiilor pe care statele membre le raportează Comisiei ar trebui extinsă prin includerea de elemente strâns legate de obiectivul de îmbunătățire a siguranței rutiere, astfel încât Comisia să poată analiza mai bine situația actuală din statele membre și să propună inițiative pe o bază faptică solidă. Pentru a compensa sarcina administrativă suplimentară suportată de autoritățile statelor membre și pentru a alinia raportarea la calendarul de evaluare al Comisiei, perioada de raportare ar trebui prelungită. Ar trebui acordată o perioadă de tranziție, astfel încât perioada de raportare de doi ani în curs să se încheie fără sincopă.
- (26) Întrucât datele referitoare la identificarea unui autor al unei încălcări reprezintă date cu caracter personal în sensul Regulamentului (UE) 2016/679 și al Directivei (UE) 2016/680, iar cadrul juridic al Uniunii privind prelucrarea datelor cu caracter personal a fost modificat în mod semnificativ de la adoptarea Directivei (UE) 2015/413, dispozițiile privind prelucrarea datelor cu caracter personal ar trebui aliniate la noul cadru juridic.
- (27) În temeiul articolului 62 alineatul (6) din Directiva (UE) 2016/680, Comisia trebuie să revizuiască celelalte acte adoptate de Uniune care reglementează prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopurile prevăzute la articolul 1 alineatul (1) din directiva menționată, pentru a evalua necesitatea de a alinia actele respective la acea directivă, și trebuie să prezinte, după caz, propunerile necesare de modificare a actelor respective pentru a asigura o abordare uniformă privind protecția datelor cu caracter personal care intră în domeniul de aplicare al directivei menționate. În urma acestei revizui¹⁸ s-a stabilit că unul dintre aceste acte care trebuie modificate este Directiva (UE) 2015/413. Prin urmare, ar trebui să se clarifice că prelucrarea datelor cu caracter personal ar trebui să respecte și Directiva (UE) 2016/680 în cazul în care prelucrarea se încadrează în domeniul de aplicare material și personal al acesteia.

¹⁸ COM(2020) 262 final.

- (28) Orice prelucrare a datelor cu caracter personal în temeiul Directivei (UE) 2015/413 ar trebui să respecte Regulamentul (UE) 2016/679, Directiva (UE) 2016/680 și Regulamentul (UE) 2018/1725¹⁹, în limitele domeniului de aplicare al fiecăruia dintre aceste acte.
- (29) Temeiul juridic al activităților de prelucrare necesare pentru a stabili identitatea persoanei în cauză și pentru a transmite avizul de încălcare a normelor de circulație și documentele ulterioare persoanelor în cauză este prevăzut în Directiva (UE) 2015/413, cu respectarea articolului 6 alineatul (1) litera (e) și, după caz, a articolului 10 din Regulamentul (UE) 2016/679 și a articolului 8 din Directiva (UE) 2016/680. În conformitate cu aceleași norme, prezenta directivă stabilește temeiul juridic al obligației statelor membre de a prelucra date cu caracter personal în scopul acordării de asistență reciprocă pentru identificarea persoanelor în cauză pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră menționate în prezenta directivă.
- (30) În unele state membre, datele cu caracter personal ale nerezidenților sunt stocate într-o rețea de servere („cloud”). Fără a aduce atingere normelor privind încălcarea securității datelor cu caracter personal prevăzute în Regulamentul (UE) 2016/679 și în Directiva (UE) 2016/680 și normelor privind incidentele de securitate și de încălcare a securității datelor cu caracter personal prevăzute în Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului²⁰, statele membre ar trebui să se asigure că se informează reciproc cu privire la incidentele de securitate cibernetică legate de datele respective, în cazul în care acest lucru este relevant în scopurile prezentei directive, în special dacă implică date care sunt prelucrate în legătură cu o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

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).

²⁰ Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 910/2014 și a Directivei (UE) 2018/1972 și de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148 (Directiva NIS 2) (JO L 333, 27.12.2022, p. 80).

- (31) Ar trebui creat un portal online („portalul CBE”) care să ofere utilizatorilor drumurilor din Uniune informații cuprinzătoare cu privire la normele de circulație legate de siguranța rutieră în vigoare în statele membre. Aceste informații ar trebui să cuprindă normele aplicabile, opțiunile persoanei în cauză pentru a formula o cale de atac, amenziile rutiere care sunt aplicate persoanei în cauză atunci când săvârșește o încălcare a normelor de circulație, repercusiunile nefinanciare care decurg, dacă este cazul, și sistemele și mijloacele disponibile pentru plata amenzilor rutiere. Repercusiunile nefinanciare se referă la sistemele de puncte de penalizare sau la faptul că, atunci când este săvârșită o anumită încălcare a normelor de circulație, aceasta poate conduce la decăderea din dreptul de a conduce prin retragerea temporară sau permanentă a permisului de conducere al persoanei în cauză. Operatorul portalului CBE ar trebui să fie Comisia, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1725.
- (32) Comisia ar trebui să ofere sprijin financiar proporțional pentru inițiativele care îmbunătățesc cooperarea transfrontalieră în ceea ce privește asigurarea respectării normelor de circulație legate de siguranța rutieră în Uniune.
- (33) Pentru a lua în considerare progresele tehnice relevante sau modificările aduse actelor juridice relevante ale Uniunii, ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în vederea actualizării anexei la prezenta directivă prin modificarea acesteia. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări corespunzătoare, inclusiv la nivel de experți, și ca aceste consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare²¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

²¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (34) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Directivei (UE) 2015/413, ar trebui să se confere Comisiei competențe de executare pentru a specifica procedurile și specificațiile tehnice, inclusiv măsurile de securitate cibernetică, pentru căutările automatizate care urmează să fie efectuate în contextul investigării încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, conținutul formularului electronic standard al cererii și mijloacele de transmitere a informațiilor referitoare la cererea de asistență reciprocă pentru identificarea persoanei în cauză, conținutul formularelor electronice prin care se solicită asistență reciprocă pentru notificarea avizului de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare, precum și modalitățile de utilizare și întreținere a portalului CBE. Soluțiile tehnice ar trebui să fie armonizate cu Cadrul european de interoperabilitate și cu soluțiile relevante privind „Europa interoperabilă” menționate în propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor măsuri pentru un nivel ridicat de interoperabilitate a sectorului public în întreaga Uniune (Actul privind Europa interoperabilă)²². Competențele de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²³.
- (35) Prin urmare, Directiva (UE) 2015/413 ar trebui modificată în consecință.
- (36) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume asigurarea unui nivel ridicat de protecție a tuturor utilizatorilor drumurilor din Uniune și a aplicării unui tratament egal conducătorilor auto prin raționalizarea procedurilor de asistență reciprocă între statele membre în cadrul investigării transfrontaliere a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și prin consolidarea protecției drepturilor fundamentale ale nerezidenților în cazul în care încălcările sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat într-un stat membru diferit de statul membru în care a avut loc încălcarea, 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 Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

²² COM(2022) 720 final.

²³ 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).

- (37) 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 Consiliului²⁴ și a emis un aviz la [ZZ.LL.AAAA],

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva (UE) 2015/413 se modifică după cum urmează:

0. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Prezenta directivă urmărește să asigure un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune, facilitând schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și facilitând executarea sancțiunilor, atunci când încălcările respective sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât statul membru în care s-a săvârșit încălcarea.”

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

- (a) la primul paragraf se adaugă următoarele litere:

- „(i) nepăstrarea unei distanțe suficiente față de vehiculul din față;
- (j) depășirea periculoasă;
- (k) parcare periculoasă;
- (l) încălcarea uneia sau mai multor linii continue;

²⁴ 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).

- (m) conducerea pe contrasens;
 - (n) nerespectarea normelor privind crearea și utilizarea coridoarelor de urgență sau cedarea trecerii pentru vehiculele folosite de serviciile de urgență;
 - (o) utilizarea unui vehicul supraîncărcat;
 - (p) nerespectarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor;
 - (q) părăsirea locului accidentului;
 - (r) nerespectarea normelor la trecerea la nivel cu calea ferată.”;
- (b) se adaugă următorul paragraf:

„Prezenta directivă nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor care decurg din următoarele dispoziții ale actelor juridice ale Uniunii:

- (a) Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului²⁵;
- (b) Directiva 2014/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului²⁶;
- (c) procedurile de notificare a documentelor prevăzute la articolul 5 din Convenția elaborată de Consiliu în conformitate cu articolul 34 din Tratatul privind Uniunea Europeană, cu privire la asistența judiciară reciprocă în materie penală între statele membre ale Uniunii Europene²⁷;

²⁵ 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).

²⁶ Directiva 2014/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind ordinul european de anchetă în materie penală (JO L 130, 1.5.2014, p. 1).

²⁷ JO C 197, 12.7.2000, p. 3.

- (d) dispozițiile referitoare la drepturile persoanelor suspectate și acuzate prevăzute în Directivele 2010/64/UE²⁸, 2012/13/UE²⁹, 2013/48/UE³⁰, (UE) 2016/343³¹, (UE) 2016/800³² și (UE) 2016/1919³³ ale Parlamentului European și ale Consiliului.”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

- (a) literele (a), (j) și (l) se înlocuiesc cu următorul text:

- „(a) «vehicul» înseamnă orice vehicul care face obiectul înmatriculării în conformitate cu dreptul statului membru de înmatriculare sau al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, ansamblu de vehicule sau remorca acestuia, care este utilizat(ă) în mod normal pentru transportul rutier de persoane sau mărfuri;
- (j) «utilizarea unei benzi interzise» înseamnă utilizarea ilegală a unui sector de drum permanent sau temporar deja existent, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

²⁸ 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).

²⁹ 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).

³⁰ 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).

³¹ 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).

³² 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).

³³ 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).

- (l) «punct național de contact» înseamnă autoritățile desemnate în scopul schimbului automatizat de date transmise și primite privind înmatricularea vehiculelor în conformitate cu articolul 4, al cererilor de asistență reciprocă transmise și primite pentru a identifica persoana în cauză în conformitate cu articolul 4a, al cererilor de asistență reciprocă transmise și primite pentru a trimite persoanei în cauză avizul de încălcare a normelor de circulație sau documentele ulterioare în conformitate cu articolul 5a1 și al cererilor de asistență reciprocă transmise și primite, precum și răspunsurile transmise și primite în acest sens pentru executarea deciziilor administrative finale cu privire la amenzi rutiere impuse pentru încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră în conformitate cu articolul 8b;»;
- (c) se adaugă literele (o)-(zd) cu următorul text:
- „(o) «nepăstrarea unei distanțe suficiente față de vehiculul din față» înseamnă nementinerea distanței de siguranță față de vehiculul din față, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (p) «depășire periculoasă» înseamnă depășirea unui alt vehicul sau a unui alt utilizator al drumului într-un mod care încalcă normele privind depășirea, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (q) «parcare periculoasă» înseamnă parcare sau oprirea vehiculului într-un mod care încalcă normele aplicabile privind parcare sau oprirea într-un mod periculos, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea. Neplata taxelor de parcare nu este considerată parcare periculoasă;
- (r) «încălcarea uneia sau mai multor linii continue» înseamnă schimbarea benzilor de circulație cu vehiculul prin trecerea ilegală peste cel puțin o linie continuă, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (s) «conducere pe contrasens» înseamnă conducerea unui vehicul în sensul opus sensului de circulație desemnat, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

- (t) «nerespectarea normelor privind crearea și utilizarea coridoarelor de urgență sau cedarea trecerii pentru vehiculele folosite de serviciile de urgență» înseamnă nerespectarea normelor care permit trecerea vehiculelor folosite de serviciile de urgență, cum ar fi vehiculele de poliție, de salvare sau de pompieri, pentru a ajunge la locul urgenței, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (u) «utilizarea unui vehicul supraîncărcat» înseamnă utilizarea unui vehicul care nu respectă cerințele stabilite pentru greutatea maximă autorizată ale acestuia sau greutatea maximă autorizată pe osie, astfel cum sunt prevăzute în actele cu putere de lege și actele administrative naționale de transpunere a Directivei 96/53/CE a Consiliului³⁴ sau, în cazul vehiculelor sau al operațiunilor pentru care directiva respectivă nu stabilește astfel de cerințe, în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (v) «aviz de încălcare a normelor de circulație» înseamnă prima comunicare adresată persoanei în cauză din partea autorității competente a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea și care conține cel puțin informațiile menționate la articolul 5 alineatul (2);
- (w) «documente ulterioare» înseamnă orice decizie sau orice alte documente pe care autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea le emite ulterior avizului de încălcare a normelor de circulație în legătură cu avizul respectiv sau cu încălcarea în cauză [...] a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, până în etapa căii de atac în fața unei instanțe competente;
- (x) «persoană în cauză» înseamnă persoana identificată ca fiind personal răspunzătoare pentru o încălcare a normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră menționată la articolul 2 alineatul (1), în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, sau proprietarul, deținătorul, utilizatorul final ori conducătorul vehiculului cu care a fost săvârșită o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră menționată la articolul 2 alineatul (1), indiferent dacă nu este identificată ca fiind personal răspunzătoare în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea; [...]

³⁴ Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

- (y) «utilizator final» înseamnă orice persoană fizică care nu este proprietarul sau deținătorul vehiculului cu care a fost săvârșită o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră menționată la articolul 2 alineatul (1), dar care utiliza în mod legal vehiculul respectiv, în special în baza unui contract de leasing sau de închiriere pe termen lung ori ca parte a unui parc de vehicule aflat la dispoziția angajaților;
- (z) «stat membru de reședință» înseamnă orice stat membru care poate fi considerat, cu un grad rezonabil de certitudine, locul reședinței normale a persoanei în cauză;
- (za) «nerespectarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor» înseamnă nerespectarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor sau privind utilizarea infrastructurii care face parte din teritoriul unui stat membru, astfel cum este delimitată de autoritatea competentă a statului membru respectiv cu scopul de a asigura siguranța rutieră, de a gestiona traficul sau de a preveni poluarea. Comportamentele care se încadrează în prezenta definiție nu sunt vizate de directivă în următoarele cazuri:
- (i) informațiile referitoare la limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, la starea actuală a accesului și la condițiile de circulație în zonele cu restricții de acces al vehiculelor, precum și datele privind restricțiile permanente de acces al vehiculelor nu au fost create și puse la dispoziție prin intermediul punctului național de acces în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei³⁵;
- (ii) nerespectarea normelor privind tarifele și alte taxe care trebuie plătite înainte de intrarea într-o zonă care face obiectul unor restricții de acces al vehiculelor;
- (zb) «părăsirea locului accidentului» înseamnă o situație în care autorul încălcării pleacă după ce a cauzat un accident sau o coliziune rutieră pentru a evita consecințele accidentului sau ale coliziunii rutiere, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

³⁵ Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 2 februarie 2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (JO L 122, 25.4.2022, p. 1).

- (zc) «nerespectarea normelor la trecerea la nivel cu calea ferată» înseamnă neoprirea sau acționarea într-un mod periculos la o trecere la nivel cu calea ferată, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (zd) «autoritate competentă» înseamnă autoritatea responsabilă cu înmatricularea vehiculelor sau înregistrarea conducătorilor auto, cu inițierea procedurilor ulterioare sau cu investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) ori cu aplicarea sancțiunilor relevante, în conformitate cu dreptul intern al statelor membre.”

3. Se introduce următorul articol:

„Articolul 3a

Puncte naționale de contact

(1) Fiecare stat membru desemnează unul sau mai multe puncte naționale de contact pentru:

- (a) schimbul automatizat de date privind înmatricularea vehiculelor în conformitate cu articolul 4;
- (b) cererile de asistență reciprocă transmise și primite, precum și răspunsurile transmise și primite în acest sens pentru a identifica persoana în cauză în conformitate cu articolul 4a;
- (c) cererile de asistență reciprocă transmise și primite, precum și răspunsurile transmise și primite în acest sens pentru a-i notifica persoanei în cauză avizul de încălcare a normelor de circulație sau documentele ulterioare în conformitate cu articolul 5a1 și
- (d) cererile de asistență reciprocă transmise și primite, precum și răspunsurile transmise și primite în acest sens pentru executarea deciziilor administrative finale cu privire la amenzi rutiere impuse pentru încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră în conformitate cu articolul 8b.

Competențele punctelor naționale de contact sunt reglementate de dreptul aplicabil al statului membru în cauză.

(2) Statele membre se asigură că punctele lor naționale de contact cooperează între ele astfel încât toate informațiile necesare să fie comunicate în timp util.”

4. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Proceduri pentru schimbul de date privind înmatricularea vehiculului și asistența reciprocă între statele membre

(1) În vederea investigării încălcărilor normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1), constatate pe teritoriul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, statul membru de înmatriculare acordă punctelor naționale de contact ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea acces la următoarele date naționale privind înmatricularea vehiculului, autorizându-le să efectueze căutări automatizate în legătură cu acestea:

- (a) date privind vehiculele;
- (b) date privind deținătorii sau, dacă sunt disponibile, date privind proprietarii și utilizatorii finali ai vehiculelor.

Elementele de date menționate la primul paragraf literele (a) și (b) care sunt necesare pentru efectuarea căutărilor trebuie să fie conforme cu anexa.

Orice căutări sub formă de cerere transmisă se efectuează de către autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea prin utilizarea unui număr de înmatriculare complet. Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură totodată că fiecare cerere transmisă include numele autorității competente care a formulat cererea, numele de utilizator al persoanei care se ocupă de cerere și numărul de caz al cererii.

(1-a) Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea utilizează datele obținute din investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) pentru a stabili persoana răspunzătoare pentru respectivele încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră conform definiției din dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea.

(1a) Pentru a stabili, în cazul încălcărilor normelor de circulație enumerate la articolul 2 alineatul (1), după caz, dacă a fost comisă o încălcare relevantă a normelor de circulație cu un vehicul, autoritatea competentă poate solicita mai întâi, prin intermediul punctului său național de contact, acces numai la datele tehnice ale vehiculului cuprinse în secțiunea 2 partea I din anexă. Atunci când se stabilește că a fost săvârșită o încălcare, autoritatea competentă poate solicita ulterior, prin intermediul punctului său național de contact, acces la datele cu caracter personal referitoare la persoana în cauză cuprinse în secțiunea 2 părțile II, III, IV și V din anexă.

(4) Punctul național de contact al statului membru de înmatriculare se asigură că, cel puțin în următoarele cazuri, se transmite un mesaj de răspuns specific prin care se informează că, în momentul săvârșirii încălcării:

- (d) vehiculul este înregistrat în orice registru național ca fiind furat;
- (e) plăcuța de înmatriculare a vehiculului este înregistrată în orice registru național ca fiind furată;
- (f) în registrul național al vehiculelor nu se găsesc informații cu privire la un vehicul înmatriculat;
- (g) introducerea căutării este detectată ca fiind incorectă, pe baza unor cerințe naționale privind sintaxa;
- (h) informațiile nu pot fi divulgate în cazul în care informațiile solicitate ar dezvălui identitatea unei persoane protejate în conformitate cu dreptul intern al statului membru de înmatriculare.

(10) Punctul național de contact al statului membru de înmatriculare se asigură că nu sunt comunicate alte elemente de date cu caracter personal în afară de cele care au legătură cu încălcarea săvârșită.

(11) Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că numai autoritățile sale competente au acces la schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor, prin intermediul punctelor sale naționale de contact.

(12) În ceea ce privește asistența reciprocă prevăzută la articolele 4a, 5a1 sau 8b, autoritățile competente ale statelor membre se asigură că fiecare cerere de asistență reciprocă include numele autorității competente care a formulat cererea, numele de utilizator al persoanei care se ocupă de cerere și numărul de caz al cererii.”

5. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 4-a

Registrele naționale ale vehiculelor

(1) Statele membre se asigură că elementele de date enumerate în secțiunea 2 părțile I, II și IV din anexă sunt la zi, atunci când sunt disponibile în registrele lor naționale ale vehiculelor.

(2) În scopul prezentei directive, statele membre păstrează în registrele naționale ale vehiculelor elementele de date menționate în secțiunea 2 părțile IV și V din anexă, atunci când sunt disponibile, timp de cel puțin 12 luni de la orice schimbare a proprietarului, a deținătorului sau a utilizatorului final al vehiculului în cauză.

Articolul 4-a1

Specificații tehnice pentru schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor și asistența reciprocă

(1) Statele membre utilizează o aplicație informatică special concepută și extrem de securizată a Sistemului de informații european privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris) și versiuni modificate ale acestei aplicații pentru a face schimb de informații sau pentru a trata cererile de asistență reciprocă, în conformitate cu articolul 3a alineatul (1).

Statele membre se asigură că prelucrarea datelor în conformitate cu alineatul (1) este securizată, eficientă din punctul de vedere al costurilor, rapidă și fiabilă, precum și că se efectuează prin mijloace interoperabile în cadrul unei structuri descentralizate.

(2) Cel târziu la un an de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile, conținutul și specificațiile tehnice ale aplicației informatice, inclusiv măsurile de securitate cibernetică pentru cererile și răspunsurile structurate electronic pentru:

- (a) cererea și informațiile furnizate ca răspuns la cererea de schimb de informații în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) litera (a) și

- (b) mijloacele de transmitere a informațiilor pentru tratarea asistenței reciproce, în conformitate cu articolul 3a alineatul (1) literele (a), (b) și (c) și cu articolul 8b.

Specificațiile aplicației informatice prevăd atât modul de schimb asincron online, cât și modul de schimb asincron în loturi, precum și transmiterea elementelor de date în formă criptată.

Atunci când elaborează actele de punere în aplicare, Comisia ia în considerare următoarele elemente:

- (i) autoritățile competente au posibilitatea de a identifica accesul direct și indirect atunci când cererea nu provine de la un membru cunoscut al platformei;
- (ii) statul membru de înmatriculare are posibilitatea de a solicita detaliile încălcării înainte de transmiterea datelor de înmatriculare către statul membru în care s-a săvârșit încălcarea și i se acordă posibilitatea de a refuza transmiterea datelor de înmatriculare în cazul în care statul membru respectiv nu răspunde la prima solicitare de detalii în termen de o săptămână;
- (iii) autoritățile competente au posibilitatea de a consulta cererile pentru a se garanta că acestea sunt justificate în mod corespunzător și respectă cerințele prezentei directive;
- (iv) se păstrează un jurnal al consultărilor care să conducă la alerte automate transmise membrilor în cazul unor intensități anormale ale consultărilor și
- (v) se instituie procese care să le permită statelor membre să ia măsuri adecvate ca răspuns la aceste alerte și la cererile anormale, pentru a atenua riscurile la care sunt expuse datele, precum și să organizeze cooperarea între statele membre în ceea ce privește monitorizarea, gestionarea și atenuarea riscurilor, în special pentru a nu trimite date ca răspuns la cereri anormale, ca derogare de la articolul 4 alineatul (1).

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10a alineatul (2).

(3) Până la intrarea în vigoare a actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (2) de la prezentul articol, căutările menționate la articolul 3a alineatul (1) litera (a) se efectuează în conformitate cu procedurile descrise la capitolul 3 punctele 2 și 3 din anexa la Decizia 2008/616/JAI³⁶, aplicate împreună cu anexa la prezenta directivă.

(4) Fiecare stat membru suportă costurile proprii care decurg din administrarea, utilizarea, întreținerea și actualizările aplicației informatice și ale versiunilor modificate ale acesteia.

Articolul 4a

Asistență reciprocă pentru identificarea persoanei în cauză

(1) Statele membre își acordă reciproc asistență în cazul în care autoritățile competente ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, după ce au epuizat toate celelalte mijloace de care dispun, în special după ce:

- (a) au efectuat o căutare automatizată în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) și
- (b) au consultat alte baze de date pentru care au primit în mod explicit permisiune în conformitate cu legislația Uniunii și cu legislația națională

și tot nu pot identifica persoana în cauză cu gradul necesar de certitudine impus de legislația sa națională pentru a iniția sau a derula procedurile ulterioare menționate la articolul 5 alineatul (1).

(1a) Statele membre aplică asistența reciprocă în temeiul prezentului articol însă, în cazul în care, după evaluarea circumstanțelor fiecărui caz în parte, sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 6 din Directiva 2014/41/UE, statele membre care au obligații în temeiul Directivei 2014/41/UE pot aplica reciproc numai Directiva 2014/41/UE.

³⁶ Decizia 2008/616/JAI a Consiliului din 23 iunie 2008 privind punerea în aplicare a Deciziei 2008/615/JAI privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere (JO L 210, 6.8.2008, p. 12).

(2) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea hotărăște dacă solicită asistență reciprocă pentru a obține informațiile suplimentare menționate la alineatul (3) al doilea paragraf. Cererea poate fi inițiată numai de o autoritate competentă, în conformitate cu dreptul intern al statului membru respectiv. Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea utilizează datele obținute pentru a stabili persoana răspunzătoare pentru încălcările normelor de circulație enumerate la articolul 2 alineatul (1) din prezenta directivă, care au fost comise pe teritoriul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea.

(3) Atunci când autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea hotărăște să solicite asistență reciprocă în conformitate cu alineatul (1), ea transmite, prin intermediul punctului său național de contact, o cerere structurată electronic punctului de contact național din statul membru de înmatriculare sau din statul membru de reședință.

Autoritățile competente din statul membru de înmatriculare sau din statul membru de reședință i se pot solicita următoarele:

- (b) să solicite proprietarului, deținătorului sau utilizatorului final al vehiculului să furnizeze informații cu privire la identitatea și adresa persoanei răspunzătoare, în conformitate cu procedurile naționale aplicabile, ca și cum măsura de investigare în cauză ar fi fost dispusă de propriile autorități;
- (c) să stabilească identitatea și adresa persoanei în cauză, în conformitate cu dreptul său intern, inclusiv prin utilizarea altor baze de date naționale, cum ar fi registrele permiselor de conducere sau registrele de evidență a populației.

(4) În cazul în care autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință primește o cerere prevăzută la alineatul (3), aceasta obține informațiile solicitate, cu excepția cazului în care decide să invoce unul dintre motivele de refuz enumerate la alineatul (7) sau dacă este imposibil să obțină informațiile solicitate.

Atunci când obține informații suplimentare, autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință respectă formalitățile și procedurile solicitate în mod expres de autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, în măsura în care acestea nu sunt incompatibile cu legislația lor națională.

(5) Autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință se asigură că furnizează informațiile solicitate fără întârzieri nejustificate de la primirea cererii. Informațiile solicitate se transmit pe cale electronică prin intermediul punctelor naționale de contact ale statului membru[...].

În cazul în care nu este posibil să se obțină informații, autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință aduce acest lucru la cunoștința autorității competente a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea cât de repede posibil, prin intermediul punctului său național de contact.

(7) Autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință poate refuza să furnizeze informațiile suplimentare solicitate în conformitate cu alineatul (3). Refuzul poate avea loc numai în următoarele cazuri:

- (a) în dreptul statului membru de înmatriculare sau al statului membru de reședință există o imunitate sau un privilegiu care face imposibilă furnizarea informațiilor;
- (b) furnizarea informațiilor solicitate ar contraveni principiului *ne bis in idem* sau ar periclita o investigație în curs a unei infracțiuni;
- (c) furnizarea informațiilor solicitate ar fi contrară sau ar dăuna intereselor esențiale de siguranță națională ale statului membru căruia i se solicită informațiile, ar pune în pericol sursa informațiilor sau ar presupune utilizarea de informații clasificate cu privire la activități specifice ale serviciilor de informații;
- (d) există motive întemeiate să se considere că furnizarea informațiilor solicitate ar fi incompatibilă cu obligațiile statului membru de înmatriculare sau ale statului membru de reședință, în conformitate cu articolul 6 din Tratatul privind Uniunea Europeană și cu Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene;
- (e) furnizarea informațiilor solicitate ar pune în pericol siguranța unei persoane sau ar dezvălui identitatea unei persoane protejate în conformitate cu dreptul intern al statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință.

Atunci când autoritatea competentă a statului membru[...] de înmatriculare sau a statului membru de reședință decide să aplice un motiv de refuz, ea informează statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, prin intermediul punctului său național de contact, fără întârzieri nejustificate. Autoritatea competentă a statului membru[...] de înmatriculare sau a statului membru de reședință poate decide să nu specifice care dintre motivele de refuz se aplică în cazurile prevăzute la literele (b), (c) și (e).

(11) Cererea structurată electronic cuprinde următoarele informații:

- (b) elementele de date referitoare la persoana în cauză, obținute în urma căutării automatizate efectuate în conformitate cu articolul 4 alineatul (1);
- (c) dacă este disponibilă, înregistrarea video a conducătorului auto obținută din echipamentul de constatare, în special din camerele de monitorizare a vitezei;
- (d) datele referitoare la încălcarea normelor de circulație dintre cele enumerate la articolul 2 alineatul (1);
- (e) datele privind vehiculul implicat;
- (f) un motiv pentru cererea de asistență reciprocă.

Articolul 4b

Măsuri naționale de facilitare a identificării persoanei răspunzătoare

(1) Statele membre pot să ia orice măsuri prevăzute în legislația națională în legătură cu încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) pentru a identifica cu succes persoana în cauză, cum ar fi măsuri legate de obligația proprietarului, a deținătorului sau a utilizatorului final de a coopera la identificarea persoanei răspunzătoare, cu condiția respectării drepturilor fundamentale și procedurale prevăzute în dreptul Uniunii și în dreptul intern.

(2) În conformitate cu alineatul (1), autoritățile competente pot, în special:

- (a) să notifice documente persoanelor în cauză în legătură cu încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1), inclusiv documente prin care li se solicită [...] persoanelor în cauză să își confirme răspunderea pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră;
- (b) să aplice, în cea mai mare măsură posibilă, obligațiile, inclusiv sancțiunile aferente, impuse persoanelor în cauză, care sunt relevante pentru identificarea persoanei răspunzătoare.”

6. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Aviz de încălcare a normelor de circulație privind încălcarea normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră

(1) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea hotărăște dacă să inițieze sau nu proceduri ulterioare referitoare la încălcările normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1).

În cazul în care hotărăște să inițieze astfel de proceduri, autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea aduce la cunoștința persoanei în cauză, printr-un aviz de încălcare a normelor de circulație, încălcarea normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră și, după caz, decizia de a iniția proceduri ulterioare.

Avizul de încălcare a normelor de circulație poate servi și altor scopuri decât cele enunțate în al doilea paragraf, necesare pentru executare, cum ar fi o cerere de divulgare a identității și a adresei persoanei răspunzătoare, întrebarea dacă persoana în cauză admite sau neagă săvârșirea încălcării sau o solicitare de plată.

(2) Avizul de încălcare a normelor de circulație conține cel puțin următoarele:

- (a) mențiunea că avizul de încălcare a normelor de circulație este eliberat în scopul aplicării prezentei directive;
- (b) denumirea, adresa poștală, numărul de telefon și adresa de e-mail a autorității competente a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (c) toate informațiile relevante privind încălcarea normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră, în special datele privind vehiculul cu care a fost săvârșită încălcarea, inclusiv numărul de înmatriculare al vehiculului, locul, data și ora încălcării, natura încălcării, trimiteri detaliate la dispozițiile legale încălcate și, după caz, date privind dispozitivul utilizat pentru constatarea încălcării;

- (d) informații detaliate privind încadrarea juridică a încălcării normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră, sancțiunile aplicabile și alte consecințe juridice ale încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, inclusiv informații referitoare la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule (inclusiv punctele de penalizare sau alte restricții impuse dreptului de a conduce), în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (e) informații detaliate cu privire la locul și modul de exercitare a dreptului la apărare sau la calea de atac împotriva deciziei de urmărire a încălcării normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră, inclusiv cerințele de admisibilitate a căii de atac respective și termenul până la care poate fi introdusă calea de atac, precum și informații privind posibilitatea și condițiile de aplicare a procedurilor în lipsă, în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (f) după caz, informații privind măsurile luate pentru identificarea persoanei în cauză în conformitate cu articolul 4b și consecințele necooperării;
- (g) după caz, informații detaliate privind denumirea, adresa și numărul de cont bancar internațional (IBAN) al autorității la care poate fi achitată o sancțiune financiară impusă, privind termenul de plată și metodele de plată alternative, în special prin aplicații informatice specifice, cu condiția ca metodele respective să fie accesibile atât rezidenților, cât și nerezidenților;
- (h) informații privind normele aplicabile în materie de protecție a datelor, drepturile persoanelor vizate și disponibilitatea unor informații suplimentare sau o referire la locul din care se pot obține cu ușurință aceste informații, în temeiul articolului 13 din Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului, inclusiv informații cu privire la sursa datelor cu caracter personal, sau în temeiul articolelor 13 și 14 din Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului și
- (i) după caz, informații detaliate cu privire la posibilitatea și modul în care pot fi diminuate sancțiunile pentru încălcările enumerate la articolul 2 alineatul (1), inclusiv prin plata anticipată a sancțiunii financiare.

(3) Autoritatea competentă a statului[...] membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că, atunci când un conducător auto nerezident a fost verificat la fața locului în cadrul unui control rutier, iar respectiva autoritate competentă nu a asigurat executarea sancțiunii pentru încălcarea săvârșită la fața locului, conducătorul auto nerezident primește avizul de încălcare a normelor de circulație prevăzut la alineatul (2). Acest aviz de încălcare a normelor de circulație se trimite conducătorului auto nerezident, potrivit definiției din dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, după data săvârșirii încălcării.

(3a) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că, atunci când un conducător auto nerezident a fost verificat la fața locului în cadrul unui control rutier, iar respectiva autoritate competentă a asigurat executarea sancțiunii pentru încălcarea săvârșită la fața locului, conducătorul auto nerezident primește cel puțin următoarele informații:

- dovada de primire a plății sau un aviz de impunere a unei sancțiuni financiare care trebuie plătită într-un anumit termen;
- datele de contact ale autorității competente;
- informații despre încălcările săvârșite.

Aceste informații se furnizează într-una dintre limbile oficiale ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea sau în orice altă limbă oficială a UE care este considerată adecvată de către autoritatea competentă.

(4) La cererea persoanelor în cauză și în conformitate cu prevederile dreptului intern, autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că se acordă acces la toate informațiile de care dispune autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea care au legătură cu investigarea unei încălcări a normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1). Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea poate considera că solicitarea unor astfel de informații constituie o cale de atac împotriva sancțiunii impuse, caz în care aduce acest fapt la cunoștința persoanei în cauză, în mod clar și concis, în avizul de încălcare a încălcării normelor de circulație.

(5) Statele membre se asigură că termenele în care nerezidenții își pot exercita dreptul la o cale de atac sau la diminuarea sancțiunilor, în conformitate cu alineatul (2) literele (e) și (i), încep să curgă de la data transmiterii sau a primirii, prin poștă sau pe cale electronică, a avizului de încălcare a normelor de circulație sau a deciziei oficiale privind răspunderea persoanei în cauză.”

7. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 5a

Notificarea avizului de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare

(1) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea transmite avizul de încălcare a normelor de circulație și documentele ulterioare persoanelor în cauză prin poștă, prin trimitere recomandată sau prin mijloace electronice de aceeași valoare, în conformitate cu capitolul III secțiunea 7 din Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului³⁷.

(2) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că avizul de încălcare a normelor de circulație și orice documente ulterioare sunt transmise în conformitate cu dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea. Avizele privind încălcarea normelor de circulație adresate deținătorului, proprietarului sau utilizatorului final al unui vehicul se emit în termen de cel mult 12 luni de la data săvârșirii încălcării normelor de circulație enumerate la articolul 2 alineatul (1).

Articolul 5a1

Asistența reciprocă pentru notificarea avizului de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare

(1) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea poate să transmită persoanelor în cauză avizul de încălcare a normelor de circulație sau documentele ulterioare prin intermediul autorităților competente ale statului membru de înmatriculare sau ale statului membru de reședință, în următoarele cazuri:

- (a) adresa persoanei căreia îi este destinat documentul este necunoscută, incompletă sau incertă;
- (b) normele procedurale prevăzute de dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea impun o dovadă privind notificarea documentului, alta decât cea care se poate obține prin poștă, prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice echivalente;

³⁷ Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă și de abrogare a Directivei 1999/93/CE (JO L 257, 28.8.2014, p. 73).

- (c) nu a fost posibilă notificarea documentului prin poștă, prin trimitere recomandată sau prin mijloace electronice echivalente;
- (d) statul membru în care s-a săvârșit încălcarea are motive întemeiate să considere că notificarea documentului prin poștă, prin trimitere recomandată sau prin mijloace electronice echivalente va fi ineficace sau este inadecvată în cazul respectiv.

Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea și cea a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință comunică între ele prin intermediul punctelor lor naționale de contact respective.

(2) Statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință se asigură că avizul de încălcare a normelor de circulație și documentele ulterioare care trebuie notificate în conformitate cu alineatul (1) se notifică fie în conformitate cu dreptul lor intern, fie, atunci când acest lucru este justificat în mod corespunzător, printr-o anumită metodă solicitată de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, cu excepția cazului în care metoda respectivă este incompatibilă cu dreptul lor intern.

(3) Statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință se asigură că autoritatea competentă furnizează un răspuns structurat electronic care conține:

- (a) dacă transmiterea se realizează, data notificării și date despre persoana care primește documentul;
- (b) dacă transmiterea nu se realizează, motivul pentru eșecul transmiterii avizului de încălcare a normelor de circulație sau a documentului ulterior.

Răspunsul la o transmitere reușită constituie dovada notificării documentului.

Articolul 5a2

Traducerea avizului de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare esențiale

(1) În cazul în care autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea decide să inițieze proceduri ulterioare în legătură cu încălcările normelor de circulație enumerate la articolul 2 alineatul (1), aceasta eliberează avizul de încălcare a normelor de circulație și orice document ulterior esențial în limba documentului de înmatriculare a vehiculului.

În scopul prezentului articol, documentele ulterioare sunt considerate esențiale dacă sunt necesare pentru ca persoana în cauză să înțeleagă de ce este acuzată și să își poată exercita pe deplin dreptul la apărare. Elementele respectiv conțin, în special, faptele care stau la baza deciziei notificate, încălcarea săvârșită, sancțiunea impusă, căile de atac împotriva deciziei, termenul prevăzut în acest scop și identificarea organismului la care trebuie introdusă calea de atac.

(1a) Autoritățile competente decid în fiecare caz în parte dacă un document ulterior este esențial.

(1b) Autoritățile competente decid în fiecare caz în parte dacă mai există și alte documente esențiale.

(1c) Nu este necesar să se traducă pasajele din documentele esențiale care sunt irelevante pentru luarea la cunoștință de către persoana în cauză a acțiunii intentate împotriva sa, în conformitate cu alineatul (1) al doilea paragraf.

(2) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea permite persoanei în cauză să solicite primirea documentelor ulterioare într-o limbă oficială a UE diferită de limba documentului de înmatriculare a vehiculului.

(3) Statele membre se asigură că traducerea avizului de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare respectă cel puțin standardul de calitate prevăzut la articolul 3 alineatul (9) din Directiva 2010/64/UE.

(4) Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că avizul de încălcare a normelor de circulație și documentele ulterioare notificate persoanelor în cauză sunt verificate în mod eficace și rapid de către o autoritate competentă cu competența de a adopta decizii obligatorii din punct de vedere juridic, la cererea persoanei în cauză care invocă motivul că respectivele documente nu respectă prezentul articol, articolul 5a și articolul 5a1.”

8. Articolele 6, 7 și 8 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 6

Raportare și monitorizare

(2) Până la *[patru ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive]* și, ulterior, o dată la patru ani, fiecare stat membru transmite Comisiei un raport privind aplicarea prezentei directive. Raportul conține date și statistici corespunzătoare fiecărui an calendaristic al perioadei de raportare.

(3) În raport se indică numărul cererilor de căutare automatizată efectuate de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) și adresate punctului național de contact al statului membru de înmatriculare în urma încălcărilor normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) săvârșite pe teritoriul său, precum și tipul încălcărilor pentru care au fost depuse cereri și numărul cererilor respinse, structurat pe tipuri de respingere. Aceste informații se pot baza pe datele furnizate prin intermediul Eucaris.

În raport se include, de asemenea, o descriere a situației la nivel național în ceea ce privește măsurile luate ulterior încălcărilor normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră. Descrierea specifică cel puțin:

- (a) numărul total de încălcări înregistrate ale normelor de circulație [...] care afectează siguranța [...] rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) care au fost constatate automat sau fără identificarea la fața locului a persoanei în cauză;
- (b) numărul de încălcări înregistrate ale normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) care au fost comise cu vehicule înmatriculate într-un stat membru diferit de statul membru în care a avut loc încălcarea și care au fost constatate automat sau fără identificarea la fața locului a persoanei în cauză;
- (c) numărul echipamentelor de constatare automată fixe sau amovibile, inclusiv al camerelor de monitorizare a vitezei;

- (d) numărul sancțiunilor financiare plătite voluntar de către nerezidenți;
- (e) numărul cererilor de asistență reciprocă și al răspunsurilor la acestea transmise electronic în conformitate cu articolul 4a alineatul (3) și numărul cererilor de acest tip în cazul cărora nu s-au furnizat informații;
- (f) numărul cererilor de asistență reciprocă și al răspunsurilor la acestea transmise electronic în conformitate cu articolul 4a și articolul 5a1 alineatul (1) și numărul cererilor de acest tip în cazul cărora nu a fost posibilă notificarea documentelor.

(4) Comisia evaluează rapoartele trimise de statele membre și informează comitetul menționat la articolul 10a cu privire la conținutul acestora în termen de cel mult șase luni de la primirea rapoartelor de la toate statele membre.

Articolul 7

Obligații suplimentare

Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal și privind securitatea cibernetică, în special Regulamentului (UE) 2016/679, Directivei (UE) 2016/680 și Directivei (UE) 2002/205538 ale Parlamentului European și Consiliului. Statele membre se asigură că toate datele cu caracter personal prelucrate în conformitate cu prezenta directivă sunt folosite numai în scopul prevăzut la articolul 1 din prezenta directivă.

În plus, și entitățile juridice, în calitatea lor de deținători, proprietari sau utilizatori finali ai vehiculelor care fac obiectul schimbului de date prevăzut în prezenta directivă au dreptul de a obține informații cu privire la prelucrarea datelor lor.

Statele membre se informează reciproc cu privire la incidentele de securitate cibernetică notificate în temeiul articolului 23 din Directiva (UE) 2022/2555, în cazul în care incidentele se referă la date stocate într-un cloud virtual sau fizic sau în servicii de găzduire în cloud.

³⁸ Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 910/2014 și a Directivei (UE) 2018/1972 și de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148 (Directiva NIS 2) (JO L 333, 27.12.2022, p. 80).

Articolul 8

Portalul de informații privind încălcările normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră («portalul CBE»)

- (1) Comisia creează și întreține un portal CBE disponibil online în toate limbile oficiale ale Uniunii în scopul schimbului de informații cu utilizatorii drumurilor cu privire la normele în vigoare în statele membre în domeniul reglementat de prezenta directivă. Schimbul de informații include căile de atac, amenziile rutiere care se aplică persoanei în cauză atunci când săvârșește o încălcare a normelor de circulație, consecințele nefinanciare care decurg, după caz, precum și sistemele și mijloacele disponibile pentru plata amenzilor rutiere.
- (4) Portalul CBE este compatibil cu interfața instituită în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului³⁹ și cu alte portaluri sau platforme cu scop similar, cum ar fi portalul european e-justiție.
- (5) Statele membre îi transmit Comisiei informații la zi în scopurile prezentului articol.
- (6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili specificațiile tehnice necesare pentru utilizarea și întreținerea portalului CBE. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10a alineatul (2).”

9. Se introduc următoarele articole:

³⁹ Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului din 2 octombrie 2018 privind înființarea unui portal digital unic (gateway) pentru a oferi acces la informații, la proceduri și la servicii de asistență și de soluționare a problemelor și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 295, 21.11.2018, p. 1).

Sprijin financiar pentru cooperarea transfrontalieră în activitățile de aplicare a legii

Comisia oferă sprijin financiar pentru inițiativele care contribuie la cooperarea transfrontalieră în ceea ce privește asigurarea respectării normelor de circulație [...] care afectează siguranța rutieră în Uniune, în special pentru schimbul de bune practici, aplicarea de metodologii și tehnici inteligente de asigurare a respectării normelor în statele membre, consolidarea capacității autorităților de aplicare a legii și campaniile de sensibilizare cu privire la acțiunile transfrontaliere de aplicare a legii.

Articolul 8b

Asistența reciprocă pentru activitățile de executare

(1) Statele membre își acordă reciproc asistență în materie de asigurare a respectării normelor în cazul neplății unei amenzi rutiere aplicate pentru săvârșirea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1).

(2) După notificarea avizului privind încălcarea normelor de circulație către persoana în cauză și în cazul neplății unei amenzi rutiere impuse de autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, aceasta din urmă poate solicita autorității competente a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință să o asiste la executarea deciziilor administrative privind amenzile rutiere legate de încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1).

(3) Cererea de asistență respectă următoarele criterii:

- (a) decizia privind amenda rutieră este de natură administrativă, definitivă și executorie în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile ale statului membru solicitant;
- (b) statul membru în care s-a săvârșit încălcarea deține o dovadă a notificării către persoana în cauză a cererii de plată a amenzii rutiere;

- (c) persoana în cauză a fost informată și a avut posibilitatea de a exercita căile de atac împotriva deciziei administrative de impunere a unei amenzi rutiere în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea și
 - (d) amenda rutieră este mai mare de 70 EUR.
- (4) Autoritatea competentă a statului membru [...] în care s-a săvârșit încălcarea transmite cererea referitoare la asistența reciprocă menționată la alineatul (1) din prezentul articol statului membru de înmatriculare sau statului membru de reședință într-un formular structurat electronic.
- (5) Dacă persoana în cauză poate demonstra că plata [...] amenzii rutiere a fost efectuată, autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință notifică cu promptitudine acest lucru autorității competente a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea.
- (6) Autoritatea competentă [...] a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință recunoaște decizia administrativă privind o amendă rutieră care a fost transmisă în conformitate cu prezentul articol fără a fi necesară nicio altă formalitate și ia imediat toate măsurile necesare pentru executarea acesteia, cu excepția cazului în care respectiva autoritate competentă decide să invoce unul dintre motivele pentru nerecunoaștere sau pentru neexecutare enumerate la alineatul (8).
- (7) Executarea deciziei privind o amendă rutieră [...] face obiectul legilor și reglementărilor din statul membru de înmatriculare sau din statul membru de reședință.
- (8) Autoritatea competentă a statului membru solicitat poate refuza recunoașterea și executarea deciziei administrative privind o amendă rutieră în cazul în care este dovedit că:
- (a) executarea deciziei privind o amendă rutieră este contrară principiului *ne bis in idem*;
 - (b) în dreptul statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință există o imunitate care face imposibilă executarea deciziei administrative privind o amendă rutieră;

- (c) decizia privind o amendă rutieră nu mai este executorie în temeiul dreptului statului membru de înmatriculare sau al statului membru de reședință ca urmare a expirării termenului;
- (d) decizia privind o amendă rutieră nu este definitivă;
- (e) decizia privind o amendă rutieră sau cel puțin conținutul său esențial nu este tradus(ă) în limba oficială a UE a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință;
- (f) cererea este incompletă și nu poate fi completată de autoritățile competente ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea sau
- (g) sunt încălcate drepturi fundamentale sau principii juridice fundamentale astfel cum sunt consacrate în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene⁴⁰.

În cazul în care o cerere este respinsă, autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință informează autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, precizând motivele respingerii.

(9) Suma de bani obținută din executarea deciziei cu privire la o amendă rutieră îi revine statului membru de înmatriculare sau statului membru de reședință cu excepția cazului în care statul membru în care s-a săvârșit încălcarea și statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință stabilesc altfel, de comun acord. Suma se colectează în moneda statului membru de înregistrare sau a statului membru de reședință, în funcție de care dintre acestea a primit cererea.

(10) Alineatele (1)-(9) nu împiedică aplicarea Deciziei-cadru 2005/214/JAI, a acordurilor sau înțelegerilor bilaterale sau multilaterale dintre statele membre, în măsura în care astfel de acorduri sau înțelegeri contribuie la simplificarea sau facilitarea în continuare a procedurilor de executare a sancțiunilor financiare care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive.”

⁴⁰ JO C 326, 26.10.2012, p. 391.

10. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Acte delegate

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10 în vederea modificării anexei, pentru a o actualiza din perspectiva progreselor tehnice sau în cazul în care acest lucru este prevăzut în acte legislative ale Uniunii cu relevanță directă pentru actualizarea anexei.”

11. Se introduce următorul articol:

„Articolul 10a

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁴¹.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

12. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Raportarea de către Comisie

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive de către statele membre în termen de cel mult 18 luni de la primirea rapoartelor menționate la articolul 6 alineatul (2) din partea tuturor statelor membre.”

⁴¹ 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).

13. Anexa I se înlocuiește cu textul anexei la prezenta directivă.

14. Anexa II se elimină.

Articolul 1a

Raport intermediar

Statele membre transmit Comisiei, cel târziu la 6 mai 2026, un raport cuprinzător în conformitate cu al doilea și al treilea paragraf de la prezentul articol.

Raportul cuprinzător indică numărul de cereri de căutare automatizată efectuate de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea și adresate punctului național de contact al statului membru de înmatriculare în urma încălcărilor săvârșite pe teritoriul celui dintâi, precum și natura încălcărilor pentru care au fost depuse cereri și numărul cererilor respinse.

Raportul cuprinzător include și o descriere a situației de la nivel național în legătură cu măsurile ulterioare luate cu privire la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, pe baza proporției încălcărilor care au făcut obiectul unor avize de încălcare a normelor de circulație.

Articolul 2

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive cel târziu până la [*de introdus: trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive*]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile 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) Statele membre transmit Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

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

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele

„Anexă

Elemente de date necesare pentru efectuarea căutării menționate la articolul 4 alineatul (1)

1. Elemente de date ale căutării inițiate(cerere trimisă)

Element	O/F (1)	Observații
Statul membru de înmatriculare	O	Semnul distinctiv(2) al statului membru în care este înmatriculat vehiculul detectat
Numărul de înmatriculare	O	Numărul de înmatriculare complet al vehiculului detectat
Date privind încălcarea	O	
Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea	O	Semnul distinctiv(3) al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea
Data de referință a încălcării	O	
Ora de referință a încălcării	O	
Scopul căutării	O	Cod pentru indicarea tipului de încălcare a normelor de circulație [...] dintre cele enumerate la articolul 2 alineatul (1) 1 = Exces de viteză 2 = Conducere sub influența alcoolului 3 = Nefolosirea centurii de siguranță 4 = Nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului 5 = Utilizarea unei benzi interzise 10 = Conducerea sub influența drogurilor 11 = Nefolosirea căștii de protecție 12 = Folosirea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii [...] = Nemenținerea unei distanțe suficiente față de vehiculul din față [...] = Depășire periculoasă [...] = Parcare periculoasă [...] = Încălcarea uneia sau mai multor linii continue [...] = Conducerea pe contrasens [...] = Nerespectarea normelor privind crearea și utilizarea coridoarelor de urgență [...] = Utilizarea unui vehicul supraîncărcat

		[...] = Nerespectarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor [...] = Părăsirea locului accidentului [...] = Nerespectarea normelor la trecerea la nivel cu calea ferată
--	--	--

(¹) O = Comunicare obligatorie a elementului de date, F = Comunicare facultativă a elementului de date.

(²) (³) Semnul distinctiv în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Viena din 8 noiembrie 1968, încheiată sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

2. Elemente de date furnizate ca rezultat al căutării inițiate în temeiul articolului 4 alineatul (1)

Partea I. Date privind vehiculele

Element	O/F (¹)	Observații (²)
Numărul de înmatriculare	O	(Codul A) Numărul de înmatriculare complet al vehiculului despre care se solicită date
Număr șasiu/VIN	O	(Codul E) Numărul complet al șasiului/numărul VIN al vehiculului despre care se solicită date
Statul membru de înmatriculare	O	Semnul distinctiv(³) al statului membru în care este înmatriculat vehiculul despre care se solicită date
Marca	O	(Codul D.1) Marca vehiculului despre care se solicită date, de exemplu Ford, Opel, Renault
Descrierea comercială a vehiculului	O	(Codul D.3) Descrierea comercială a vehiculului despre care se solicită date, de exemplu Focus, Astra, Megane
Codul categoriei UE	O	(Codul J) de exemplu N1, M2, N2, L, T
Data înmatriculării	O	(Codul I) Data ultimei înmatriculări a vehiculului despre care se solicită date
Limba	O	Limba documentului de înmatriculare a vehiculului
Cereri anterioare de informații	F	Datele cererilor anterioare de informații privind vehiculul despre care se solicită date
Data primei înmatriculări a vehiculului	O	(Codul B)
Masa totală maximă admisă din punct de vedere tehnic a vehiculului încărcat, cu excepția motocicletelor	O	(Codul F.1)
Masa totală maximă admisă a vehiculului încărcat aflat în exploatare în statul membru de înmatriculare	O	(Codul F.2)
Masa totală maximă admisă	O	(Codul F.3)

a întregului vehicul încărcat aflat în exploatare în statul membru de înmatriculare		
Masa vehiculului în exploatare cu caroserie și cu dispozitiv de cuplare în cazul unui vehicul de tractare în exploatare din orice altă categorie în afară de M1	O	(Codul G)
(L) numărul de osii;	O	(Codul L)
(M) ampatamentul (în mm)	O	(Codul M)
(N) pentru vehiculele cu o masă mai mare de 3 500 kg, distribuția pe osii a masei maxime admisibile din punct de vedere tehnic a vehiculului încărcat: (N.1) osia 1 (în kg) (N.2) osia 2 (în kg), după caz (N.3) osia 3 (în kg), după caz (N.4) osia 4 (în kg), după caz (N.5) osia 5 (în kg), după caz	O	(Codul N) (Codul N.1) (Codul N.2) (Codul N.3) (Codul N.4) (Codul N.5)
(O) masa de remorcare maximă autorizată din punct de vedere tehnic a remorcii: (O.1) cu frână (în kg) (O.2) fără frână (în kg)	O	(Codul O) (Codul O.1) (Codul O.2)
(P) motor: (P.3) tipul de combustibil sau de sursă de putere	O	(Codul P) (Codul P.3)
Tipul EURO	O	(Codul V.9)

(4) O = Comunicare obligatorie a elementului de date, F = Comunicare facultativă a elementului de date.

(5) Codurile sunt armonizate în conformitate cu anexele I și II la Directiva 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

(6) Semnul distinctiv în conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Viena din 8 noiembrie 1968, încheiată sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

Partea II. Date privind deținătorii sau proprietarii vehiculelor

Element	O/F (*)	Observații (*)
Date privind deținătorul vehiculului		(Codul C.1) Datele se referă la deținătorul certificatului de înmatriculare specific.
Numele (denumirea societății) deținătorului certificatului de înmatriculare	O	(Codul C.1.1) Se folosesc câmpuri separate pentru numele de familie, infix, titluri etc. și se comunică numele în format imprimabil.
Prenumele	O	(Codul C.1.2) Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale și se comunică numele în format imprimabil.
Adresa	O	(Codul C.1.3) Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, loc de reședință, țară de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil.
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică sau juridică
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	F	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă
Date privind proprietarul vehiculului		(Codul C.2) Datele se referă la proprietarul vehiculului.
Numele (denumirea societății) proprietarului	O	(Codul C.2.1)
Prenumele	O	(Codul C.2.2)
Adresa	O	(Codul C.2.3)
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică sau juridică
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	O	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă

(7) O = Comunicare obligatorie a elementului de date dacă este disponibil în registrul național al statului membru respectiv. F = Comunicare facultativă a elementului de date.

(8) Codurile sunt armonizate în conformitate cu anexele I și II la Directiva 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

Partea III. Date privind utilizatorii finali ai vehiculelor

Element	O/F (9)	Observații
Date privind utilizatorii finali ai vehiculelor		Datele se referă la utilizatorul final al vehiculului.
Numele utilizatorilor finali aflați în posesia certificatului de înmatriculare	O	Se folosesc câmpuri separate pentru numele de familie, înfixe, titluri etc. și se comunică numele în format imprimabil.
Prenumele	O	Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale și se comunică numele în format imprimabil.
Adresa	O	Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, loc de reședință, țară de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil.
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	O	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana respectivă

(9) O = Comunicare obligatorie a elementului de date dacă este disponibil în registrul național al statului membru respectiv. F = Comunicare facultativă a elementului de date.

Partea IV. Date privind deținătorii și proprietarii anteriori ai vehiculelor, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3)

Element	O/F ⁽¹⁰⁾	Observații ⁽¹¹⁾
Date privind deținătorii anteriori ai vehiculului		(Codul C.1) Datele se referă la deținătorul certificatului de înmatriculare specific.
Numele (denumirea societății) deținătorului anterior al certificatului de înmatriculare	O	(Codul C.1.1) Se folosesc câmpuri separate pentru numele de familie, infixe, titluri etc. și se comunică numele în format imprimabil.
Prenumele	O	(Codul C.1.2) Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale și se comunică numele în format imprimabil.
Adresa	O	(Codul C.1.3) Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, loc de reședință, țară de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil.
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică sau juridică
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	F	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă.
Date privind proprietarii anteriori ai vehiculului		(Codul C.2) Datele se referă la proprietarul anterior al vehiculului.
Numele (denumirea societății) proprietarilor anteriori	O	(Codul C.2.1)
Prenumele	O	(Codul C.2.2)
Adresa	O	(Codul C.2.3)
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică sau juridică
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	F	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă.

(¹⁰) O = Comunicare obligatorie a elementului de date dacă este disponibil în registrul național al statului membru respectiv, F = Comunicare facultativă a elementului de date.

(¹¹) Codurile sunt armonizate în conformitate cu anexele I și II la Directiva 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

Partea V. Date privind utilizatorii finali anteriori ai vehiculelor, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3)

Element	O/F (¹⁰)	Observații
Date privind utilizatorii finali anteriori ai vehiculului		Datele se referă la utilizatorul final anterior al vehiculului.
Numele utilizatorilor finali aflați anterior în posesia certificatului de înmatriculare	O	Se folosesc câmpuri separate pentru numele de familie, infix, titluri etc. și se comunică numele în format imprimabil.
Prenumele	O	Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale și se comunică numele în format imprimabil.
Adresa	O	Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, loc de reședință, țară de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil.
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	O	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana respectivă.

(¹⁰) O = Comunicare obligatorie a elementului de date dacă este disponibil în registrul național al statului membru respectiv, F = Comunicare facultativă a elementului de date.