

Bruxelles, 1 martie 2023
(OR. en)

6792/23

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

**TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	1 martie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 126 final
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

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 126 final.

Anexă: COM(2023) 126 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta expunere de motive însoțește propunerea de directivă de modificare a Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră¹ (denumită în continuare „Directiva CBE”).

Siguranța rutieră în UE s-a îmbunătățit în mod semnificativ în ultimii 20 de ani. Numărul deceselor cauzate de accidente rutiere a scăzut cu 61,5 %, de la aproximativ 51 400 în 2001 la aproximativ 19 800 în 2021. Cu toate acestea, îmbunătățirea siguranței rutiere nu a fost suficient de semnificativă pentru concretizarea ambiției politice a UE de a reduce numărul deceselor rutiere cu 50 % între 2001 și 2010 și cu încă 50 % între 2011 și 2020 (adică cu 75 % între 2001 și 2020), enunțată într-o serie de documente strategice emise de Comisie în ultimele două decenii, cum ar fi *Cartea albă privind politica europeană a transporturilor pentru 2010*² sau Comunicarea Comisiei intitulată *Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020*³. Numărul deceselor rutiere raportate în 2020, și anume aproximativ 18 800, a fost în continuare cu mult peste valoarea-țintă, în pofida scăderii anuale impresionante, cu peste 17 % față de numărul deceselor rutiere corespunzătoare din 2019, scădere care a fost însă puternic influențată de reducerea fără precedent a volumului traficului rutier ca urmare a pandemiei de COVID-19⁴.

În anii anteriori anului 2020, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere nu scădea decât cu foarte puțin. Această lentoare a scăderii, apărută deja în jurul anului 2014, a determinat miniștrii transporturilor din UE să emită o declarație ministerială privind siguranța rutieră în cadrul Consiliului informal al transporturilor de la Valletta din martie 2017⁵. În declarația respectivă, statele membre au solicitat Comisiei să analizeze oportunitatea consolidării cadrului juridic al Uniunii în materie de siguranță rutieră pentru a inversa această tendință de stagnare.

În iunie 2019, Comisia a publicat *Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași către „Viziunea zero”*⁶. În cadrul acestuia, Comisia a propus noi ținte intermediare pentru reducerea cu 50 % a numărului de decese și vătămări corporale grave cauzate de accidentele rutiere între 2020 și 2030, astfel cum se recomandă în Declarația de la Valletta. Comisia și-a bazat acest cadru de politică pe așa-numita „abordare pentru un sistem sigur”, care consideră că decesele și vătămrile corporale grave provocate de coliziuni rutiere pot fi prevenite în mare măsură, deși vor continua să aibă loc coliziuni. Unul dintre pilonii principali ai sistemului este aplicarea transfrontalieră a dispozițiilor având ca obiect încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, deoarece reduce

¹ JO L 68, 13.3.2015, p. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

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

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

⁶ SWD(2019) 283 final.

impunitatea conducătorilor auto străini. *Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă*⁷ din 2020 a stabilit ca etapă principală reducerea numărului deceselor pentru toate modurile de transport din UE la aproape zero până în 2050 și a anunțat revizuirea Directivei CBE în cadrul inițiativei emblematice nr. 10 – „Îmbunătățirea siguranței și a securității transporturilor”. Ulterior, această inițiativă a fost introdusă în anexa II la Programul de lucru al Comisiei pentru 2022 („Inițiative REFIT”), la rubrica „Un nou elan pentru democrația europeană”⁸.

Este important de precizat că, în octombrie 2021, Parlamentul European a adoptat o rezoluție referitoare la Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030⁹. Deși recunoaște progresele înregistrate, Parlamentul a invitat Comisia să revizuiască Directiva CBE, întrucât cadrul existent „[...] nu asigură în mod adecvat anchetarea în vederea aplicării sancțiunilor [...]”.

Această inițiativă se bazează pe actuala Directivă CBE, care: (1) a instituit schimbul electronic de date privind înmatricularea vehiculelor între statele membre prin intermediul punctelor naționale de contact desemnate, care ajută la identificarea proprietarului/deținătorului vehiculului înmatriculat în străinătate cu care a fost săvârșită încălcarea; (2) a specificat că platforma informatică preferată pentru schimbul electronic de date privind înmatricularea vehiculelor este Sistemul european de informare privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris); (3) a fost aplicată predominant în practică în cazurile transfrontaliere în care încălcările au fost constatate de la distanță cu ajutorul unor echipamente de constatare automate sau manuale, în principal camere de luat vederi (adică fără oprirea vehiculului și/sau identificarea conducătorului auto la fața locului); (4) a menționat opt încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră: excesul de viteză, nefolosirea centurii de siguranță, nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului, conducerea sub influența alcoolului, conducerea sub influența drogurilor, nefolosirea căștii de protecție, utilizarea unei benzi interzise și folosirea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii; (5) a stabilit modul în care trebuie comunicată încălcarea persoanei în cauză, inclusiv regimul lingvistic – oferind și un model (neobligatoriu) pentru scrisoarea de informare care urmează să fie trimisă; (6) a sensibilizat cetățenii, prevăzând obligația statelor membre de a informa Comisia cu privire la normele de siguranță rutieră în vigoare și de a le publica pe un site internet în toate limbile oficiale¹⁰.

În evaluarea impactului¹¹ care a însoțit prima propunere de directivă CBE din 2008 se estima că șoferii nerezidenți formează aproximativ 5 % din traficul rutier din UE (calculat ca vehicule-km), dar săvârșesc aproximativ 15 % din încălcările legate de excesul de viteză. Prin urmare, probabilitatea relativă ca aceștia să comită încălcări legate de depășirea vitezei este mai mare decât în cazul șoferilor rezidenți. Unul dintre motivele identificate pentru aceasta este impresia nerezidenților că riscă mai puțin să fie sancționați atunci când conduc într-un stat membru diferit de cel de reședință și că există o probabilitate mai mică să fie acționați în justiție dacă nu plătesc amenzile impuse de autoritățile străine. Deși a contribuit la eliminarea *anonimatului* contravenienților străini ca urmare a creșterii impresionante a numărului de cazuri transfrontaliere cercetate, actuala Directivă CBE și-a dovedit și limitele, deoarece efectul său disuasiv nu a fost suficient pentru a elimina *impunitatea* contravenienților.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Inițiativa nr. 26 din anexa II la COM(2021) 645 final.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_RO.pdf.

¹⁰ Site-ul „Going abroad” (Călătorii în străinătate) al Comisiei:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_ro.htm.

¹¹ SEC(2008) 351.

Prezenta inițiativă vizează consolidarea suplimentară a siguranței rutiere prin extinderea domeniului de aplicare al Directivei CBE la alte încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și prin raționalizarea (cu alte cuvinte, simplificarea, digitalizarea și optimizarea) investigării încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră comise în străinătate, facilitând astfel aplicarea transfrontalieră a sancțiunilor. Propunerea vizează, de asemenea, îmbunătățirea protecției drepturilor fundamentale ale conducătorilor auto nerezidenți. Următoarele obiective au scopul de a debloca întregul potențial al directivei:

1. Creșterea gradului de respectare de către conducătorii auto nerezidenți a normelor suplimentare de circulație legate de siguranța rutieră: într-un număr mare de decese și vătămări corporale grave asociate accidentelor rutiere sunt implicate comportamente periculoase. Este esențial să se prevină astfel de comportamente periculoase prin extinderea domeniului de aplicare al Directivei CBE la alte încălcări care afectează siguranța rutieră, reducând astfel impunitatea. Atunci când statele membre nu pot să sancționeze efectiv contravenienții din alte state membre pentru a asigura tratamentul egal al conducătorilor auto rezidenți și nerezidenți, se reduce în mod semnificativ credibilitatea eforturilor de asigurare a respectării legii.
2. Raționalizarea procedurilor de asistență reciprocă între statele membre în ceea ce privește investigarea transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră: evaluarea din 2016 a Directivei CBE¹² a identificat următoarele motive principale care împiedică aplicarea legii în cazul contraveniențelor nerezidenți: (1) aproximativ jumătate din încălcările normelor de circulație constatate care au fost săvârșite de nerezidenți nu au fost investigate; (2) aproximativ jumătate din sancțiunile financiare pentru încălcările normelor de circulație care au fost investigate nu au fost sancționate cu succes; (3) nu a fost sancționată aproape niciuna dintre încălcările în cazul cărora contravenienții au refuzat să plătească sancțiunile financiare – sancțiunile aplicate cu succes s-au datorat în esență plăților voluntare. Principalele motive ale deficiențelor identificate au fost asistența reciprocă și cooperarea greoaie, consumatoare de timp și, deci, deficitare între statele membre în ceea ce privește investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, precum și deficiențele în executarea sancțiunilor după schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor, în special în cazurile în care se aplică regimuri diferite de răspundere juridică.
3. Consolidarea protecției drepturilor fundamentale ale contravenienților nerezidenți, inclusiv alinierea la noile norme ale UE privind protecția datelor cu caracter personal: Comisia a primit din partea cetățenilor o serie de plângeri având ca obiect (ne)respectarea drepturilor fundamentale, în special în ceea ce privește căile de atac împotriva presupuselor încălcări ale normelor de circulație rutieră comise în străinătate (principalul argument invocat fiind lipsa sau neclaritatea informațiilor privind căile de atac), lipsa probelor, termenele diferite pentru transmiterea notificărilor de sancționare/a scrisorilor de informare către rezidenți și nerezidenți, notificarea necorespunzătoare a documentelor, inclusiv ca urmare a lipsei traducerii, și probleme de acces la informații specifice privind contravențiile săvârșite și modalitățile de stingere a sancțiunilor financiare. Nu în ultimul rând, propunerea

¹² SWD(2016) 355 final.

asigură alinierea la noua legislație a UE privind protecția datelor cu caracter personal¹³, care a fost adoptată între timp.

În capitolul 3 din prezenta expunere de motive se prezintă informații mai detaliate cu privire la modul în care inițiativa abordează obiectivele de mai sus și problemele conexe.

Pentru a asigura o abordare coerentă în aplicarea transfrontalieră a normelor de circulație rutieră, se instituie un pachet de negociere format din trei inițiative – pe lângă prezenta propunere de directivă de modificare a Directivei CBE, pachetul mai conține o propunere pentru o nouă directivă privind permisele de conducere [care să înlocuiască Directiva 2006/126/CE privind permisele de conducere¹⁴ („Directiva privind permisele de conducere”)] și o propunere pentru o nouă directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind efectul la nivelul Uniunii al decăderii din anumite drepturi de a conduce autovehicule.

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

Propunerea de revizuire a Directivei CBE este în concordanță cu alte acte legislative ale UE privind siguranța rutieră. Propunerea: (1) face trimitere la Directiva 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule¹⁵ în ceea ce privește clasificarea elementelor de date privind înmatricularea vehiculelor; (2) extinde domeniul de aplicare al Directivei CBE la contravenția de utilizare a unui vehicul supraîncărcat, având prin urmare o legătură strânsă cu aplicarea Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule, a greutății maxime și a dimensiunilor maxime autorizate¹⁶; (3) completează Directiva privind permisele de conducere, permițând utilizarea datelor cu caracter personal din registrele permiselor de conducere pentru investigarea transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, informându-i pe contravenienți cu privire la sancțiunile aplicate care le afectează dreptul de a conduce și identificând persoana responsabilă de încălcările care afectează siguranța rutieră.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Există deja un ansamblu mai larg de instrumente juridice deja instituite și de inițiative în curs la nivelul Uniunii, în special în domeniul cooperării polițienești și judiciare, de care trebuie să se țină seama în contextul prezentei inițiative, cum ar fi procedurile de investigare transfrontalieră existente în temeiul Convenției cu privire la asistența judiciară reciprocă în materie penală între statele membre ale Uniunii Europene¹⁷, ordinul european de anchetă¹⁸ și Deciziile Prüm, care sunt în curs de revizuire¹⁹. Propunerea de față prevede însă proceduri simplificate și digitalizate specifice care vizează identificarea persoanei responsabile de o

¹³ Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1) și Directiva (UE) 2016/680 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, depistării, investigării sau urmăririi penale a infracțiunilor sau al executării pedepselor și privind libera circulație a acestor date (JO L 119, 4.5.2016, p. 89).

¹⁴ JO L 403, 30.12.2006, p. 18.

¹⁵ JO L 138, 1.6.1999, p. 57.

¹⁶ Directiva 96/53/CE a Consiliului 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).

¹⁷ Actul Consiliului din 29 mai 2000 de elaborare, în temeiul articolului 34 din Tratatul privind Uniunea Europeană, a Convenției privind asistența judiciară reciprocă în materie penală între statele membre ale Uniunii Europene (JO C 197, 12.7.2000, p. 1).

¹⁸ 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).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

încălcarea a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, precum și proceduri de notificare a actelor care derogă de la actele juridice menționate, pentru a facilita constatarea automată a milioane de încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, calificate adesea drept contravenții. La fel ca în versiunea actuală a Directivei CBE, propunerea păstrează legături puternice cu Decizia-cadru 2005/214/JAI²⁰, și anume în cazul neachitării unei sancțiuni financiare. Propunerea promovează o aplicare eficientă a deciziei-cadru prin identificarea mai bună a persoanelor răspunzătoare pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și prin protecția drepturilor fundamentale ale conducătorilor auto nerezidenți.

Prezenta propunere face trimitere, de asemenea, la: (1) Regulamentul (UE) nr. 910/2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice²¹, cu scopul de a asigura efectul juridic și admisibilitatea scrisorii de informare și a documentelor ulterioare trimise și primite prin utilizarea unui serviciu de transmitere recomandată pe cale electronică; (2) Directiva 2010/64/UE privind dreptul la interpretare și traducere în cadrul procedurilor penale²², cu scopul de a asigura o calitate standard a traducerii scrisorii de informare și a documentelor ulterioare și de a asigura că punerea în aplicare a Directivei CBE revizuite nu afectează nici procedurile penale care necesită garanții specifice pentru persoanele vizate, nici garanțiile procedurale pentru persoanele suspectate și acuzate; (3) Directiva (UE) 2022/2555 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune²³, cu scopul de a asigura schimbul de informații cu privire la incidentele de securitate cibernetică raportate în cazul în care datele cu caracter personal prelucrate sunt stocate utilizând tehnologii de tip cloud sau servicii de găzduire în cloud; (4) Regulamentul (UE) 2018/1724 privind un portal digital unic²⁴, cu scopul de a asigura compatibilitatea portalului digital specific menționat în capitolul 4 din prezenta expunere de motive cu portalul „Your Europe” al Comisiei; (5) Directivele 2012/13/UE²⁵, 2013/48/UE²⁶, (UE) 2016/343²⁷,

²⁰ 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).

²¹ 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).

²² 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).

²³ 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 (JO L 333, 27.12.2022, p. 80).

²⁴ 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).

²⁵ 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).

²⁶ 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).

²⁷ 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).

(UE) 2016/800²⁸ și (UE) 2016/1919²⁹ ale Parlamentului European și ale Consiliului, cu scopul de a asigura că punerea în aplicare a Directivei CBE revizuite nu afectează procedurile penale care necesită garanții specifice pentru persoanele vizate, respectarea Regulamentului (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile Uniunii³⁰ și nici garanțiile procedurale pentru persoanele suspectate și acuzate.

Astfel cum se menționează printre obiectivele prezentei inițiative, legislația UE privind protecția datelor cu caracter personal a fost reformată. Mai precis, Directiva (UE) 2016/680 (Directiva de aplicare a legii privind protecția datelor – LED) a fost adoptată și a intrat în vigoare în mai 2016. Articolul 62 alineatul (6) din LED prevede obligația Comisiei de a revizui, până la 6 mai 2019, celelalte acte juridice ale UE care reglementează prelucrarea de date cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul aplicării legii, pentru a evalua necesitatea de a le alinia la LED și, după caz, de a face propuneri de modificare a actelor respective pentru a asigura coerența protecției datelor cu caracter personal care intră în domeniul de aplicare al LED. În 2020, Comisia a publicat rezultatele revizuirii sale într-o comunicare³¹ în care specifică zece acte juridice, printre care și Directiva CBE, care ar trebui să fie aliniate la LED, precum și un calendar în acest sens. Prin urmare, prezenta inițiativă asigură alinierea la LED, în special prin clarificarea faptului că LED se aplică în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul Directivei CBE.

În plus, la digitalizarea procedurilor ulterioare prevăzute în prezenta propunere trebuie să se țină seama, prin intermediul unor acte de punere în aplicare care să asigure compatibilitatea sistemelor care urmează să fie implementate, de digitalizarea procedurilor de investigare transfrontalieră existente și de soluțiile informatice prevăzute în propunerea de regulament privind digitalizarea cooperării judiciare și a accesului la justiție în cadrul procedurilor transfrontaliere în materie civilă, comercială și penală³², care urmărește să faciliteze desfășurarea procedurilor și să reducă dificultățile practice legate de accesul efectiv și transparent al persoanelor fizice și juridice la justiție. Soluțiile digitale care urmează să fie instituite prin acte de punere în aplicare în temeiul prezentei propuneri ar trebui să fie de asemenea aliniate la cerințele de interoperabilitate transfrontalieră pentru serviciile publice digitale, prevăzute în propunerea de act legislativ privind Europa interoperabilă³³, care consolidează interoperabilitatea transfrontalieră în sectorul public.

²⁸ 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).

²⁹ 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).

³⁰ 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).

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temeiul juridic

Directiva CBE a fost adoptată inițial în temeiul articolului 87 alineatul (2) din TFUE³⁴ – temeiul juridic privind cooperarea polițienească care a permis Regatului Unit, Danemarcei și Irlandei nu aplice directiva. Hotărârea Curții de Justiție din 6 mai 2014 în cauza C-43/12³⁵ a anulat directiva respectivă, considerând că aceasta nu poate fi adoptată pe baza temeiului juridic al cooperării polițienești, ci ar fi trebuit să fie adoptată în temeiul articolului 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE, care este un temei juridic pentru transporturi, astfel cum propusese inițial Comisia. Noua directivă, cea actuală, a fost adoptată la 11 martie 2015 cu temeiul juridic modificat, fără nicio modificare de fond a directivei anulate și cu aplicare în toate statele membre.

Prezenta propunere menține obiectivul principal al Directivei CBE de a îmbunătăți siguranța rutieră. Conținutul propunerii nu contrazice obiectivul de mai sus și nici nu depășește facilitarea schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră atunci când acestea sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat într-un stat membru diferit de statul membru în care a avut loc încălcarea. Prin urmare, temeiul juridic al propunerii rămâne articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE, conform căruia „[...] *Parlamentul European și Consiliul hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară [...] stabilesc: [...] (c) măsurile care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor*”.

• Subsidiaritatea

Eliminarea impunității contraveniențelor nerezidenți și asigurarea egalității de tratament pentru toți utilizatorii drumurilor din întreaga Uniune nu pot avea aceeași eficacitate dacă vor fi abordate în mod disparat, prin mecanisme naționale sau regionale izolate (acorduri multilaterale sau bilaterale). În urma evaluării funcționării Directivei CBE, s-a ajuns la concluzia că obținerea acelorași rezultate ca acelea urmărite de directivă ar necesita adoptarea a peste 300 de acorduri bilaterale, ceea ce ar crea un mediu juridic netransparent, complex, potențial incoerent și inefficient din punctul de vedere al costurilor, determinând în cele din urmă costuri semnificative pentru administrațiile naționale. Fără intervenția la nivelul UE, ar exista un mozaic de norme care nu ar pune capăt cu aceeași eficacitate impunității contraveniențelor nerezidenți și nu ar determina o schimbare de comportament care să ducă la îmbunătățirea siguranței rutiere. Aplicarea transfrontalieră a normelor de circulație legate de siguranța rutieră ar fi aproape imposibil de realizat, întrucât statele membre nu ar fi în măsură să asigure asistența reciprocă în procedurile de investigare transfrontalieră.

În conformitate cu principiul subsidiarității, se consideră că aplicarea practicilor de asigurare a respectării legii pe teritoriul statelor membre este în primul rând de competența acestora. Prezenta inițiativă nu urmărește să impună cerințe privind aplicarea normelor de circulație referitoare la siguranța rutieră ca atare, ci pune accentul exclusiv pe facilitarea procedurilor de investigare transfrontalieră, pe care statele membre nu le pot realiza pe cont propriu într-un mod coerent astfel încât să asigure tratamentul egal al conducătorilor auto rezidenți și nerezidenți.

³⁴ Directiva 2011/82/UE de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (JO L 288, 5.11.2011, p. 1).

³⁵ Cauza C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

- **Proportionalitatea**

În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul 5 alineatul (4) din Tratatul privind Uniunea Europeană, măsurile din prezenta propunere nu depășesc ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor tratatelor – îmbunătățirea siguranței rutiere (printr-o mai bună aplicare transfrontalieră a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră).

Propunerea abordează obstacolele existente în calea cercetării transfrontaliere eficace a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și în calea protecției drepturilor fundamentale ale conducătorilor auto nerezidenți în etapa de investigare. Propunerea stabilește un cadru juridic și tehnic de cooperare între statele membre în vederea identificării persoanei răspunzătoare pentru o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșită în străinătate, cu scopul de a asigura tratamentul egal al conducătorilor auto. În acest scop, domeniul de aplicare al inițiativei se extinde cu încă șapte încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și care pot fi constatate de la distanță, fără oprirea vehiculului și identificarea conducătorului auto la fața locului, și care sunt considerate de părțile interesate ca fiind cele mai relevante pentru îmbunătățirea în continuare a siguranței rutiere în UE.

Întrucât încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră pot fi clasificate drept contravenții sau infracțiuni și, prin urmare, diferă din punctul de vedere al autorităților competente care să le urmărească și din punctul de vedere al scopului urmărit, prelucrarea datelor cu caracter personal ar trebui să respecte RGPD sau LED. Pe termen scurt, Comisia și statele membre vor suporta costurile legate de dezvoltarea și punerea în aplicare a soluțiilor informatice necesare nu numai pentru schimbul/partajarea de informații între autoritățile de aplicare a legii, ci și pentru schimbul/partajarea de informații între autoritățile respective și utilizatorii drumurilor. Pe termen lung însă, costurile ar urma să fie compensate de beneficiile generate de îmbunătățirea cooperării și a comunicării. Pentru a reduce la minimum sarcina legată de raportarea reglementară, monitorizarea aplicării Directivei CBE se va baza cât mai mult posibil pe canalele și infrastructura de raportare a datelor existente și pe extragerea automatizată a datelor. Pentru utilizatorii drumurilor, reprezentați de întreprinderi și cetățeni, se preconizează că propunerea va duce la reducerea costurilor de interacțiune cu administrațiile publice.

- **Alegerea instrumentului**

Prezenta propunere raționalizează și mai mult obligațiile impuse autorităților statelor membre în ceea ce privește schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și asigură un nivel mai mare de armonizare a acestora. În același timp, propunerea urmărește să ofere statelor membre flexibilitatea necesară pentru a ține seama de particularitățile naționale (de exemplu, având posibilitatea de a identifica alte entități esențiale sau importante ori proceduri care depășesc domeniul măsurilor propuse). Având în vedere acest lucru și faptul că se aduc o serie de modificări actualei Directive CBE, rezultă că viitorul instrument juridic ar trebui să fie o directivă, deoarece aceasta permite armonizarea direcționată, precum și un anumit grad de flexibilitate pentru autoritățile competente. Întrucât directiva modificată își menține structura actuală, iar fondul său nu este afectat, nu este necesară o reformare.

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

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

În 2016, Comisia a efectuat o evaluare a aplicării Directivei CBE de către statele membre³⁶, în care a analizat relevanța, valoarea adăugată europeană, coerența, eficacitatea și eficiența acesteia. În urma evaluării, Comisia a transmis Parlamentului European și Consiliului un raport de punere în aplicare³⁷.

Principalele concluzii ale evaluării au fost următoarele:

1. domeniul de aplicare al Directivei CBE a fost considerat adecvat, deoarece acoperă cele mai importante încălcări ale normelor de circulație rutieră, și anume cazurile în care nu este necesară oprirea vehiculului pentru a se constata încălcarea. Evaluarea a concluzionat, de asemenea, că ar putea fi util să se ia în considerare includerea în domeniul de aplicare al directivei a unor încălcări suplimentare care pun în pericol siguranța rutieră și pentru care se utilizează din ce în ce mai mult echipamente de control automat, cum ar fi nementinerea unei distanțe suficiente față de vehiculul din față, depășirea periculoasă și parcare periculoasă;
2. sistemul electronic de informare utilizat pentru schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor (Eucaris) a asigurat un schimb eficient, rapid, securizat și confidențial de date privind înmatricularea vehiculelor și nu generează sarcini administrative inutile. Totuși, sistemul nu a fost utilizat la întreaga sa capacitate. În 2015, aproximativ 50 % din încălcările normelor de circulație constatate care au fost săvârșite de nerezidenți nu au fost investigate;
3. nu s-a putut stabili o corelație clară între Directiva CBE și respectarea normelor de circulație în vigoare de către utilizatorii nerezidenți ai drumurilor și nu s-au putut aduce dovezi clare privind impactul pozitiv al directivei asupra siguranței rutiere;
4. în ceea ce privește coerența externă, evaluarea a concluzionat că Directiva CBE a contribuit la un cadru juridic al UE privind siguranța rutieră mai coerent, deoarece a venit în completare altor instrumente, cum ar fi Directiva privind permisele de conducere. În urma analizei coerenței interne s-a constatat că cele două obiective specifice ale Directivei CBE – de a facilita aplicarea normelor de circulație rutieră prin schimbul transfrontalier de date privind înmatricularea vehiculelor și de a sensibiliza cetățenii cu privire la normele de circulație rutieră în vigoare – se completează reciproc pe deplin;
5. potențialul Directivei CBE de îmbunătățire a siguranței rutiere ar putea fi valorificat într-o măsură mai mare. Aproximativ 50 % din încălcările normelor de circulație rutieră investigate care au fost săvârșite de nerezidenți nu au fost sancționate cu succes. Cauza acestui lucru a fost fie lipsa de asistență reciprocă și de cooperare între statele membre în ceea ce privește investigarea încălcărilor normelor de circulație rutieră după schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor, fie faptul că, adesea, deciziile emise de statele membre în cazurile de neplată a sancțiunii financiare impuse pentru aceste încălcări nu intrau sub incidența Deciziei-cadru 2005/214/JAI a Consiliului. Procedurile care se aplică în cazurile transfrontaliere de neplată a unei sancțiuni financiare nu par a fi adaptate situației în care ar fi fost

³⁶ SWD(2016) 355 final; evaluarea a fost susținută de un studiu al consultanților externi – Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

constatate în fiecare an milioane de încălcări ale normelor de circulație vizate de Directiva CBE.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Comisia a contractat un consorțiu format din societățile Ecorys, Wavestone și Grimaldi pentru a sprijini evaluarea impactului revizuirii Directivei CBE³⁸. Prin intermediul unor sondaje și ateliere cu temă specifică, contractantul a contactat părțile interesate vizate direct de directivă. Au fost consultați diverși experți, nu numai din domeniul transporturilor, ci și din alte domenii de politică, cum ar fi cooperarea polițienească și judiciară. Contractantul a efectuat, de asemenea, o analiză juridică privind: (1) procedurile de asistență reciprocă și de recunoaștere reciprocă în investigarea transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație rutieră; (2) utilizarea Eucaris; (3) aplicarea transfrontalieră a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule; (3) temeiul juridic potrivit în vederea eventualei extinderi a domeniului de aplicare al directivei revizuite la alte încălcări ale normelor de circulație rutieră, inclusiv la încălcările reglementărilor privind accesul vehiculelor în zonele urbane; (4) normele de protecție a datelor cu caracter personal; (5) sancțiunile specifice, cum ar fi confiscarea/reținerea vehiculelor și aplicarea de garanții colaterale, adică practica constituirii unui gaj ca garanție reală pentru rambursarea unei sancțiuni financiare impuse pentru încălcarea unei norme de circulație rutieră. S-a efectuat și o analiză tehnică cu privire la digitalizarea sistemelor de justiție din UE și la soluțiile digitale/informatică adecvate pentru directiva revizuită.

- **Consultările cu părțile interesate**

Obiectivul consultărilor a fost de a valida, împreună cu părțile interesate, înțelegerea de către Comisie a aspectelor discutate și, în special, de a obține puncte de vedere cu privire la proiectul de măsuri de politică. În cadrul consultărilor s-au cules, de asemenea, dovezi cu privire la costurile și beneficiile preconizate ale proiectului de măsuri de politică. Aceste dovezi au contribuit la identificarea lacunelor din logica de intervenție sau a domeniilor care necesită o atenție sporită. Consultarea publică privind evaluarea inițială a impactului, consultările specifice și consultarea publică deschisă au vizat culegerea de informații și de opinii cu privire la următoarele elemente ale evaluării impactului: (1) definirea problemei, incluzând factorii determinanți ai problemei și, respectiv, obiectivele de politică; (2) sfera de cuprindere a revizuirii; (3) posibile măsuri și opțiuni de politică și efectele probabile ale acestora, inclusiv asupra subsidiarității și a dimensiunii UE; (4) posibilitățile de economisire datorită eficientizării (în special prin reducerea costurilor de reglementare) și măsurile de simplificare.

A fost consultată o gamă largă de părți interesate, printre care: (1) autorități guvernamentale centrale (ministerele transporturilor, ministerele de interne și de justiție, agenții de stat descentralizate); (2) autorități guvernamentale locale (municipalități și asociații ale acestora, cum ar fi POLIS și EUROCITIES); (3) organizații de cercetare și ONG-uri din domeniul siguranței rutiere (de exemplu, institutul VIAS, ETSC, FERSI/SWOV); (4) organizații ale rețelelor de poliție (de exemplu, ROADPOL); (5) organizații ale utilizatorilor drumurilor, asociații de întreprinderi și din domeniul transportului rutier (de exemplu, ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

³⁸ *Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences* [Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului cu privire la revizuirea Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră], consorțiul ECORYS (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

- **Evaluarea impactului**

Astfel cum s-a subliniat în evaluarea inițială a impactului³⁹, au fost analizate următoarele efecte ale acestei inițiative: (1) impactul economic – *impactul asupra administrațiilor publice, asupra sectorului privat (de exemplu, asupra societăților de leasing), IMM-urilor, utilizatorilor drumurilor, funcționării pieței interne și concurenței*; (2) impactul social – *impactul asupra siguranței rutiere și asupra protecției drepturilor fundamentale*; (3) impactul asupra mediului – *impactul asupra respectării normelor de circulație rutieră în vigoare, în special în ceea ce privește limitele de viteză aplicabile*. Scenariul de referință (în care nu se întreprinde nicio acțiune), în raport cu care a fost evaluat impactul fiecărei opțiuni de politică identificate, se bazează, ca punct de plecare al evaluării, pe scenariul de referință al UE pentru 2020 (REF2020), care ia în considerare impactul pandemiei de COVID-19 asupra sectorului transporturilor.

Prezenta propunere de modificare a Directivei CBE este însoțită de un raport de evaluare a impactului, a cărui versiune preliminară a fost prezentată Comitetului de control normativ (CCN) la 22 iunie 2022. La 22 iulie 2022, CCN a emis un aviz pozitiv cu rezerve⁴⁰. Raportul de evaluare a impactului a fost ajustat în consecință pentru a aborda nu doar rezervele, ci și observațiile mai detaliate ale CCN. Raportul de evaluare a impactului include în secțiunea 5 o descriere detaliată a opțiunilor de politică, iar în secțiunea 6 este prezentată o analiză cuprinzătoare a impactului tuturor opțiunilor. Opțiunile de politică analizate pot fi sintetizate după cum urmează:

1. Opțiunea de politică 1: este opțiunea de politică de bază, care conține 11 (dintre cele 16) măsuri de politică reținute, acestea fiind comune tuturor opțiunilor de politică. Domeniul de aplicare al Directivei CBE ar urma să fie extins pentru a include și alte încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și care pot fi constatate de la distanță cu ajutorul unor echipamente de control automat, cum ar fi *nemenținerea unei distanțe suficiente față de vehiculul din față, depășirea periculoasă, parcare periculoasă, încălcarea liniei (liniilor) albe continue, conducerea pe contrasens sau nerespectarea normelor privind crearea și utilizarea coridoarelor de urgență și utilizarea unui vehicul supraîncărcat*. Această opțiune ar spori eficacitatea directivei existente prin îmbunătățirea schimbului existent de informații și prin abordarea aspectelor legate de protecția drepturilor fundamentale ale contravenienților nerezidenți în etapa de investigare, inclusiv a protecției datelor cu caracter personal, aspect susținut de toate grupurile de părți interesate. În cadrul acestei opțiuni, informațiile din registrele naționale ale vehiculelor referitoare la deținătorul/utilizatorul anterior al vehiculului ar trebui păstrate pentru o anumită perioadă de timp și partajate dacă sunt disponibile. În cazul unui vehicul luat în leasing (sau închiriat pe termen lung), ar urma să se facă schimb de informații privind utilizatorul real al vehiculului dacă acestea sunt disponibile în Registrul național al vehiculelor. Autoritățile de aplicare a legii ar urma să fie autorizate să utilizeze nu numai registrele vehiculelor, ci și alte registre, cum ar fi registrele naționale ale permiselor de conducere, de preferință printr-un sistem electronic unic, atunci când acest lucru este necesar pentru identificarea persoanei răspunzătoare de încălcarea unei norme de circulație care afectează siguranța rutieră.

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_ro

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

2. Opțiunile de politică 2 și 2A: Aceste opțiuni includ toate elementele opțiunii de politică 1 și, în plus, prevăd instituirea unor proceduri adaptate de investigare transfrontalieră, printre care un portal informatic specific⁴¹ pentru comunicarea dintre autoritățile/organizațiile guvernamentale, întreprinderi și cetățeni și, de preferință, a uneia sau a mai multor platforme descentralizate⁴² pentru interconectarea registrelor naționale/a serviciilor informatice back-end în cadrul schimbului transfrontalier de informații prin intermediul punctelor de contact desemnate. Posibilitatea de a institui obligația proprietarului/deținătorului vehiculului de a coopera cu autoritățile pentru identificarea persoanei răspunzătoare, în conformitate cu legislația națională a statului membru în cauză, introdusă în opțiunea de politică 2A, ar simplifica procedurile de investigare transfrontalieră și ar trebui să crească rata de reușită a cercetărilor în statele membre care aplică regimuri de răspundere juridică a conducătorilor auto. Unele state membre folosesc deja această abordare, de exemplu în cadrul Acordului CBE al Forumului de la Salzburg⁴³.
3. Opțiunile de politică 3 și 3A: Aceste opțiuni se bazează pe opțiunea de politică 2A și, în plus, ar urma să stabilească proceduri de urmărire adaptate pentru recunoașterea reciprocă a deciziilor (definitive) privind sancțiunile financiare emise în legătură cu încălcările care intră în domeniul de aplicare al Directivei CBE. Opțiunea de politică 3 prevede, de asemenea, standarde și garanții procedurale specifice care trebuie respectate atunci când se aplică sancțiuni financiare în străinătate. Opțiunea de politică 3A este o versiune extinsă a opțiunii de politică 3, care ar restrânge motivele de refuz al recunoașterii și executării deciziei referitoare la o sancțiune financiară emisă de un alt stat membru, astfel cum sunt prevăzute la articolul 7 din Decizia-cadru 2015/214/JAI.

În ansamblu, analiza eficienței măsurilor propuse sugerează că beneficiile totale, care variază, în funcție de opțiunea de politică, de la 1 259,2 milioane EUR la 3 850,6 milioane EUR, depășesc cu mult costurile totale, care variază între 72,8 milioane EUR și 150 de milioane EUR la prețurile din 2020. Deși cele mai mari costuri sunt legate de îmbunătățirea investigațiilor efectuate de autoritățile statelor membre, și anume de trimiterea scrisori de informare/a notificărilor de sancționare sub formă de scrisori recomandate, acest lucru fiind de asemenea strâns legat de protecția drepturilor fundamentale, principalul beneficiu constă în valoarea vieților salvate – cu alte cuvinte, impactul social (cuantificat) prevalează asupra impactului economic, iar bilanțul este pozitiv.

⁴¹ Portalul are rolul de a funcționa ca ghișeu unic sau ca punct european unic de acces electronic pentru asigurarea respectării transfrontaliere a normelor de circulație legate de siguranța rutieră.

⁴² Datorită naturii descentralizate a sistemului, entitatea însărcinată cu gestionarea operațională a componentelor sistemului nu va stoca și nu va prelucra date. În funcție de entitatea care operează punctul de acces la sistem – instituție, agenție sau organism al UE sau de nivel național/internațional – și în funcție de autoritățile naționale care prelucrează date cu caracter personal și de scopurile prelucrării, ar urma să se aplice fie Regulamentul (UE) 2018/1725 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 (JO L 295, 21.11.2018, p. 39), fie Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1), fie Directiva (UE) 2016/680 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, depistării, investigării sau urmăririi penale a infracțiunilor sau al executării pedepselor și privind libera circulație a acestor date (JO L 119, 4.5.2016, p. 89).

⁴³ Acordul multilateral privind CBE al Forumului de la Salzburg a fost semnat de Bulgaria, Croația, Ungaria și Austria la 11 octombrie 2012. Acesta utilizează cadrul instituit prin Directiva CBE și, în plus, include cooperarea în ceea ce privește investigarea transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație rutieră (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

Evaluarea impactului concluzionează că opțiunea preferată este opțiunea de politică 2A, considerată eficace în atingerea obiectivelor de politică urmărite deoarece prezintă beneficii nete ridicate, are coerență internă, este proporțională în ceea ce privește obiectivele inițiativei, ține seama de normele și procedurile statelor membre, și, în ansamblu, este optimă din punctul de vedere al fezabilității politice și juridice. De asemenea, opțiunea de politică 2A poate să faciliteze în mod semnificativ procedurile de investigare transfrontalieră (și, prin urmare, aplicarea transfrontalieră a sancțiunilor financiare), ceea ce ar compensa eventualele probleme legate de coerența externă. Această opțiune de politică va extinde limitele legislative ale UE cu o ambiție moderată, netezind drumul către un regim de răspundere juridică general acceptabil și foarte eficace aplicabil încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

Principalele efecte societale ale opțiunii de politică preferate 2A sunt legate de efectul de descurajare generat de Directiva CBE printr-o mai bună aplicare a normelor de circulație legate de siguranța rutieră și au fost evaluate prin prisma impactului asupra siguranței rutiere (în special în ceea ce privește viețile salvate și vătămările corporale evitate). În cadrul opțiunii de politică 2A, se estimează că în perioada 2025-2050 vor fi salvate 384 de vieți și se vor evita 21 789 de vătămări corporale față de scenariul de referință. În termeni monetari, reducerea costurilor externe ale accidentelor este estimată la aproximativ 2,8 miliarde EUR, exprimată ca valoare actualizată pentru perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință. În plus, societățile de leasing se pot aștepta la economii anuale de aproximativ 7 milioane EUR față de scenariul de referință, exprimate ca valoare actualizată pentru perioada de evaluare 2025-2050, deoarece vor avea o sarcină administrativă mai redusă atunci când identitatea deținătorului vehiculului (locatarul) va putea fi extrasă direct din datele privind înmatricularea vehiculelor.

Se preconizează că opțiunea de politică 2A va duce la o creștere efectivă a ponderii încălcărilor investigate cu succes și ar trebui să genereze costuri mai mari de executare ca urmare a emiterii mai multor notificări privind sancțiunile. Costurile suplimentare de asigurare a respectării legii suportate de autoritățile statelor membre sunt estimate la 136,8 milioane EUR în plus față de scenariul de referință, quantum exprimat ca valoare actualizată pentru perioada 2025-2050. În această sumă sunt incluse costurile unice de ajustare în quantum de 4,6 milioane EUR suportate de administrațiile statelor membre (de exemplu, pentru adaptarea sistemelor informatice). Se preconizează că aceste costuri suplimentare, relativ mici, vor fi compensate de veniturile suplimentare obținute din plata sancțiunilor, deși acest impact nu a putut fi evaluat. În plus, costurile de ajustare suportate de Comisia Europeană (în principal pentru actualizarea portalului de informații) sunt estimate la 1,5 milioane EUR în plus față de scenariul de referință, quantum exprimat ca valoare actualizată pentru perioada 2025-2050.

Impactul opțiunii de politică preferate asupra mediului ar trebui să fie ușor pozitiv. Se preconizează că eliminarea impunității contraveniențelor nerezidenți va determina nerezidenții să respecte mai mult legea, ceea ce în cazul excesului de viteză (cauza mării majorități a încălcărilor săvârșite cu vehicule străine) se manifestă prin scăderea vitezei medii, aceasta determinând la rândul său reducerea consumului de combustibil și, prin urmare, a emisiilor de poluanți și de CO₂. În timp, pe măsură ce va crește ponderea vehiculelor cu emisii zero sau scăzute în parcul auto, se preconizează că avantajele pentru mediu ale scăderii vitezei medii vor fi mai puțin importante. În ansamblu, este de așteptat ca impactul pozitiv asupra mediului să nu fie semnificativ, dar, în același timp, nu sunt preconizate prejudicii pentru mediu.

Inițiativa contribuie în mod direct la îndeplinirea obiectivului de dezvoltare durabilă nr. 11 al Organizației Națiunilor Unite, „Dezvoltarea unor orașe și așezări umane deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile”, și în special a țintei nr. 11.2: „Până în 2030, asigurarea

*accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea rețelelor de transport public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și în etate*⁴⁴. Prin îmbunătățirea cercetării încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră comise cu vehicule înmatriculate în străinătate, efectul disuasiv al Directivei CBE va fi consolidat. În consecință, se preconizează că drumurile din UE vor deveni mai sigure pentru toți utilizatorii lor. Aplicarea legislației legate de riscurile comportamentale este un element central al „abordării pentru un sistem sigur” și un principiu de bază al „Declarației de la Stockholm privind siguranța rutieră”⁴⁵, pronunțată în 2020 de Organizația Națiunilor Unite.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Ca parte a Programului privind o reglementare adecvată (REFIT)⁴⁶, prezenta propunere are drept scop reducerea costurilor de asigurare a respectării legii suportate de autoritățile statelor membre pentru investigarea transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Măsurile propuse ar trebui să conducă la scăderea timpului alocat cercetării și a costurilor aferente fiecărei încălcări, urmând să realizeze acest lucru prin: (1) îmbunătățirea schimbului de informații între autorități, inclusiv a accesului la registre și a conținutului acestora; (2) crearea unui mecanism de investigare transfrontalier specific pentru a identifica mai bine persoana răspunzătoare individual pentru încălcare, cu obligația de a coopera cu autoritățile de aplicare a legii în identificarea contravenientului real dacă acest lucru este posibil. Propunerea ar trebui să conducă la scăderea costurilor tracasante pentru utilizatorii drumurilor ca urmare a îmbunătățirii conținutului scrisorilor de informare/notificărilor de sancționare și al comunicării ulterioare cu contravenienții (o mai bună protecție a drepturilor fundamentale). În plus, se are în vedere o reducere a costurilor administrative suportate de societățile de leasing și închirieri auto, deoarece va fi permis schimbul transfrontalier de informații privind utilizatorul efectiv al vehiculului (locatarul).

Inițiativa include principiul „digital în mod implicit”⁴⁷, deoarece promovează transformarea digitală acolo unde este posibil. De exemplu, se propun proceduri de urmărire digitalizate legate de aplicarea transfrontalieră a sancțiunilor pentru încălcările reglementate de Directiva CBE, inclusiv introducerea de formulare digitale standardizate traduse în toate limbile oficiale ale UE, ceea ce ar simplifica schimbul de informații.

- **Punerea în practică a abordării bazate pe principiul numărului constant**

Abordarea bazată pe principiul numărului constant constă în *compensarea oricărei noi sarcini pentru cetățeni și întreprinderi care rezultă din propunerile Comisiei prin eliminarea unei sarcini echivalente existente în același domeniu de politică*. Astfel cum s-a explicat într-unul din alineatele de mai sus, prezenta propunere ar trebui să conducă la o reducere a costurilor administrative pentru sectorul privat – societăți de leasing auto și de închirieri auto – estimată la 0,435 milioane EUR în 2030 și la 0,275 milioane EUR în 2050 față de scenariul de referință. Economii de costuri administrative realizate de fiecare întreprindere sunt estimate la aproximativ 202 EUR în 2030 și 128 EUR în 2050. Exprimate ca valoare actualizată,

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>.

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

⁴⁶ Anexa II la Programul de lucru al Comisiei pentru 2022 („Inițiative REFIT”), titlul „Un nou elan pentru democrația europeană”.

⁴⁷ COM(2021) 118.

economiile de costuri administrative realizate în perioada 2025-2050 sunt estimate la aproximativ 7 milioane EUR în total.

• **Drepturile fundamentale**

Unul dintre obiectivele specifice ale prezentei propuneri este îmbunătățirea protecției drepturilor fundamentale ale conducătorilor auto nerezidenți. O mai bună aplicare a legii, ca urmare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, va asigura tratamentul egal al conducătorilor auto rezidenți și nerezidenți și exercitarea efectivă de către aceștia a dreptului la o cale de atac eficientă și la un proces echitabil, a prezumției de nevinovăție și a dreptului la apărare. Acest lucru ar trebui realizat prin: (1) posibilitatea de a verifica autenticitatea scrisorilor de informare și a documentelor ulterioare; (2) stabilirea unor termene armonizate pentru trimiterea scrisorilor de informare și a documentelor ulterioare; (3) stabilirea unor cerințe minime obligatorii pentru schimbul de informații cu persoanele prezumate răspunzătoare; (4) asigurarea unui regim lingvistic coerent până în etapa căii de atac în instanță; și (5) asigurarea faptului că cetățenii primesc mai multe informații în scrisorile de informare/notificările de sancționare, de exemplu cu privire la căile de atac aplicabile și la metodele de plată a amenzilor.

Prezenta propunere prevede, de asemenea, alinierea Directivei CBE la noile norme privind protecția datelor cu caracter personal. În acest sens, se instituie garanții adecvate pentru asigurarea faptului că directiva respectă pe deplin articolele 7 și 8 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, precum și cadrul juridic aplicabil privind protecția datelor cu caracter personal. Va fi consultată Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor (AEPD).

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Punerea în aplicare a propunerii presupune instituirea și întreținerea unui nou sistem informatic. Sistemul ar trebui să conecteze rețelele existente ale sistemelor informatice naționale și ale punctelor de acces interoperabile care funcționează sub responsabilitatea și gestionarea individuală a fiecărui stat membru, cu scopul de a asigura un schimb transfrontalier securizat și fiabil de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Comisia va defini soluții informatice adecvate prin intermediul unor acte de punere în aplicare, stabilind inclusiv proiectul/arhitectura și specificațiile tehnice ale unui portal digital specific și ale sistemelor electronice (platforma sau platformele de interfață) care vor interconecta sistemele naționale în vederea schimbului de informații și pe care statele membre pot alege să le utilizeze. Astfel, Comisia se va asigura că toate soluțiile propuse vor face obiectul unei evaluări a interoperabilității pe baza cerințelor prevăzute la articolul 3 din propunerea de act legislativ privind Europa interoperabilă. Actele de punere în aplicare ar trebui să reflecte următoarele aspecte:

1. specificațiile tehnice care definesc metodele de comunicare prin mijloace electronice, inclusiv protocoalele de comunicare;
2. obiectivele de securitate a informațiilor și măsurile tehnice relevante care asigură standarde minime de securitate a informațiilor și un nivel ridicat de securitate cibernetică pentru prelucrarea și comunicarea informațiilor;
3. obiectivele minime privind disponibilitatea și cerințele tehnice aferente pentru serviciile prestate.

Costurile unice care vor fi suportate în 2025 și costurile de ajustare curente care vor fi suportate de Comisie până în 2050, legate în principal de implementarea sistemului informatic care va sprijini interacțiunile dintre autoritățile/organizațiile guvernamentale, persoanele fizice și juridice în cadrul procedurilor administrative și penale transfrontaliere, sunt estimate la

1,531 milioane EUR. Costurile care vor fi suportate de statele membre sunt considerate mai degrabă scăzute. Se preconizează că statele membre vor suporta aceste costuri din bugetele naționale; ele pot solicita însă sprijin financiar și din partea UE prin programele de finanțare relevante, cum ar fi programul „Justiție”⁴⁸ și instrumentele politicii de coeziune.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de punere în aplicare și monitorizarea, evaluarea, programul de monitorizare și revizuirea precis orientată**

Instrumentele de monitorizare consacrate continuă să se aplice pentru a urmări ponderea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră care au fost investigate cu succes de-a lungul timpului. Raportarea menționează numărul cererilor adresate/primate în mod automatizat de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea către/de la statul membru în care este înmatriculat vehiculul, împreună cu tipul de încălcări pentru care vor fi formulate cereri și numărul cererilor respinse. În plus, statele membre urmează să furnizeze și alți indicatori cantitativi, de exemplu cu privire la încălcările înregistrate ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră care sunt constatate automat sau fără identificarea la fața locului a persoanei răspunzătoare și care sunt săvârșite cu vehicule înmatriculate în alt stat membru decât cel în care a avut loc încălcarea sau cu privire la numărul sancțiunilor financiare plătite în mod voluntar de către nerezidenți.

Noua perioadă de raportare a statelor membre se prelungește de la doi ani în prezent la patru ani, pentru a se alinia la calendarul de evaluare al Comisiei și a reduce sarcina administrativă a autorităților naționale. După evaluarea rapoartelor prezentate, Comisia va informa statele membre cu privire la conținutul acestora. Platformele informatice au rolul de a facilita compilarea automată a datelor în funcție de anumite caracteristici de raportare. Comisia va monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea aplicării acestei inițiative printr-o serie de acțiuni și un set de indicatori-cheie de performanță (*key performance indicators* – KPI) care vor măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor operaționale. La cinci ani de la data intrării în vigoare a actului legislativ, serviciile Comisiei vor efectua o evaluare pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele inițiativei.

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

Propunerea de revizuire a Directivei CBE este structurată în jurul celor trei obiective de politică principale menționate în capitolul 1 din prezenta expunere de motive, care sunt interconectate și servesc scopului de a îmbunătăți siguranța rutieră în Uniune. Principalele prevederi care aduc modificări substanțiale directivei sau care adaugă elemente noi sunt următoarele:

Articolul 1 alineatul (1) modifică articolul 2 din Directiva CBE prin extinderea domeniului de aplicare al directivei la alte încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, și anume: (1) nementinerea unei distanțe suficiente față de vehiculul din față; (2) depășirea periculoasă; (3) parcarea periculoasă; (4) încălcarea uneia sau mai multor linii albe continue; (5) conducerea pe contrasens; (6) nerespectarea normelor privind crearea și utilizarea coridoarelor de urgență; și (7) utilizarea unui vehicul supraîncărcat. Tot aici se clarifică relația dintre Directiva CBE și cadrul juridic existent al UE referitor la anumite drepturi și obligații ale statelor membre, cum ar fi Directiva 2014/41/UE, Convenția cu privire la asistența judiciară reciprocă în materie penală între statele membre ale Uniunii Europene,

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_ro.

Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului și legislația privind drepturile persoanelor suspectate și acuzate.

Articolul 1 alineatul (2) modifică articolul 3 din Directiva CBE prin clarificarea suplimentară a definițiilor existente și prin adăugarea de definiții ale noilor încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră incluse în directivă.

Articolul 1 alineatul (3) introduce un nou articol, articolul 3a, referitor la responsabilitățile și competențele punctelor naționale de contact. Punctele naționale de contact ale statelor membre au obligația de a coopera cu alte autorități implicate în investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră aflate sub incidența Directivei CBE, indiferent de natura încălcării sau de statutul juridic al autorității respective. Astfel, statele membre sunt încurajate să facă schimb de informații în temeiul directivei printr-un sistem unic.

Articolul 1 alineatul (4) înlocuiește articolul 4 din Directiva CBE. Acesta prevede că schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor ar trebui să se realizeze prin intermediul unui sistem electronic unic – Sistemul european de informare privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris) – pentru a asigura un schimb rapid, eficient din punctul de vedere al costurilor, securizat și fiabil de date specifice privind înmatricularea vehiculelor între statele membre. Tot aici se prevede că statele membre sunt autorizate să efectueze căutări automatizate în registrele vehiculelor în conformitate cu procedurile existente, inclusiv prin utilizarea aplicației informatice, până la adoptarea de către Comisie a unui act de punere în aplicare care să stabilească procedurile pentru astfel de căutări. Statele membre au, de asemenea, obligația de a menține disponibile și actualizate anumite date privind înmatricularea vehiculelor. În cazurile în care un vehicul este închiriat în leasing (sau face obiectul unui acord de închiriere pe termen lung), statele membre sunt autorizate să efectueze căutări automatizate în registrele vehiculelor pentru a extrage datele privind utilizatorii finali ai vehiculului, dacă sunt disponibile. Se stabilește o perioadă de păstrare a datelor referitoare la identitatea proprietarilor, a deținătorilor și a utilizatorilor finali anteriori ai vehiculelor, pentru ca autoritățile să dispună de informațiile adecvate de care au nevoie pentru investigarea încălcărilor.

Articolul 1 alineatul (5) introduce următoarele:

- noul articol 4a, referitor la privind procedurile de asistență reciprocă între statele membre în cadrul investigațiilor transfrontaliere ale încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Acesta prevede că statele membre au obligația de a-și acorda asistență reciprocă în cazurile în care, pe baza rezultatelor căutării automatizate efectuate, statul membru în care a fost săvârșită încălcarea nu poate să identifice precis persoana răspunzătoare de o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Procedurile de asistență reciprocă vor fi digitalizate în conformitate cu un act de punere în aplicare. Se identifică și motivele pentru care statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință poate refuza acordarea de asistență reciprocă pentru identificarea persoanei răspunzătoare, motivul principal fiind acela de a evita dezvăluirea identității persoanelor protejate;
- noul articol 4b, referitor la aplicarea măsurilor naționale de facilitare a identificării persoanei răspunzătoare. Acesta prevede că statele membre sunt autorizate să aplice măsurile naționale în cazul nerezidenților, în special obligația persoanelor prezumate răspunzătoare de a coopera cu autoritățile în procesul de identificare a persoanei răspunzătoare; și

- noul articol 4c, referitor la utilizarea altor baze de date pentru investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Aceasta stabilește că autoritățile de aplicare a legii din statele membre sunt autorizate să utilizeze nu numai registrele vehiculelor, ci și alte registre, cum ar fi registrele naționale ale permiselor de conducere sau registrele de evidență a populației, în măsura în care o astfel de utilizare este permisă în mod explicit în legislația Uniunii.

Articolul 1 alineatul (6) înlocuiește articolul 5 din Directiva CBE. Acesta precizează conținutul minim al scrisorii de informare, care trebuie să includă în special informații privind încălcarea săvârșită, sancțiunile impuse, căile de atac, plata sancțiunilor financiare – inclusiv măsurile de diminuare a acestora –, normele aplicabile privind protecția datelor și, după caz, informații privind entitatea împuternicită de statul membru să încaseze sancțiunile financiare care a trimis scrisoarea de informare.

Articolul 1 alineatul (7) introduce următoarele:

- noul articol 5a, referitor la notificarea scrisorii de informare și a documentelor ulterioare. Acesta stabilește regimul lingvistic al comunicării dintre persoanele prezumate răspunzătoare și autoritățile statelor membre, care trebuie aplicat până în etapa căii de atac în instanță, precum și termenele armonizate pentru trimiterea documentelor respective. În cazul în care nu este posibilă transmiterea documentelor prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice de aceeași valoare, se stabilesc proceduri specifice de asistență reciprocă pentru notificarea transfrontalieră a documentelor. Procedurile vor fi digitalizate în conformitate cu un act de punere în aplicare;
- noul articol 5b, referitor la revendicările financiare ale entităților publice sau private împuternicite de statele membre să administreze procedurile ulterioare. Acesta prevede că persoanele prezumate răspunzătoare nu sunt obligate să plătească cheltuielile administrative și juridice legate de administrarea sancțiunilor în cazul în care administrarea acestora este externalizată recuperatorilor. Cu toate acestea, autoritățile statelor membre sunt autorizate să perceapă taxe administrative proporționale.

Articolul 1 alineatul (8) înlocuiește:

- articolul 6 din Directiva CBE. Acesta prelungește la patru ani perioada de raportare de către statele membre, pentru a o alinia la calendarul de evaluare al Comisiei. Statele membre au obligația de a transmite indicatori cantitativi suplimentari, de exemplu cu privire la încălcările înregistrate ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și care sunt comise cu vehicule înmatriculate în alt stat membru decât statul membru în care a avut loc încălcarea sau cu privire la numărul de sancțiuni financiare plătite în mod voluntar de nerezidenți. Comisia are obligația de a informa statele membre cu privire la conținutul rapoartelor transmise, după evaluarea acestora;
- articolul 7 din Directiva CBE. Statele membre au obligația de a se informa reciproc cu privire la incidentele de securitate cibernetică legate de datele stocate în cloud;
- articolul 8 din Directiva CBE. Acesta prevede obligația Comisiei de a crea un portal informatic specific pentru a facilita schimbul de informații între punctele naționale de contact, alte autorități relevante ale statelor membre și utilizatorii drumurilor, de exemplu cu privire la normele de circulație legate de siguranța rutieră aflate în vigoare în statele membre, la căile de atac și la sancțiunile aplicate. Portalul va înlesni, de asemenea, verificarea autenticității scrisorilor de informare și a

documentelor ulterioare. Informațiile schimbate pot cuprinde date privind înmatricularea vehiculelor și date privind persoanele răspunzătoare sau prezumate răspunzătoare pentru încălcări care afectează siguranța rutieră.

Articolul 1 alineatul (9) introduce un nou articol, articolul 8a, referitor la sprijinul financiar pentru promovarea cooperării transfrontaliere în ceea ce privește asigurarea respectării normelor de circulație legate de siguranța rutieră în UE. Se stabilește un temei juridic pentru finanțarea de către UE a activităților care vizează schimbul de bune practici în materie de asigurare a respectării legii, aplicarea unor metodologii și tehnici de aplicare inteligentă a legii în statele membre, creșterea capacității autorităților de aplicare a legii și campanii de sensibilizare.

Articolul 1 alineatul (10) înlocuiește articolul 9 din Directiva CBE, împuternicind Comisia să adopte acte delegate pentru a actualiza noua anexă în funcție de progresele tehnice.

Articolul 1 alineatul (11) introduce un nou articol, articolul 10a, referitor la un comitet care urmează să fie instituit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.

Articolul 1 alineatul (12) înlocuiește articolul 11 din Directiva CBE. Acesta prevede obligația Comisiei de a prezenta Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea directivei.

Articolul 1 alineatul (13) înlocuiește anexa I la Directiva (UE) 2015/413 cu anexa la directiva modificată.

Articolul 1 alineatul (14) abrogă anexa II la Directiva (UE) 2015/413.

Articolul 2 precizează data-limită de transpunere a directivei modificate de către statele membre.

Articolul 3 prevede data intrării în vigoare a directivei modificate, în a douăzecea zi de la data publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4 adresează statelor membre directiva modificată.

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva (UE) 2015/413 facilitează schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și, prin urmare, reduce impunitatea contraveniențelor 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.
- (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 aplicarea 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 cercetărilor 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

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

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 reluat angajamentul față de obiectivul ambițios de a ajunge la aproape niciun deces și nicio vătămare gravă 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.
- (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 nehibzuite care prezintă un risc major pentru utilizatorii drumurilor. Extinderea domeniului de aplicare ar trebui să reflecte, de asemenea, progresul tehnic în ceea ce privește constatarea automatizată a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.
- (5) Încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră sunt clasificate fie drept contravenții, fie drept infracțiuni în legislația națională a statelor membre, ceea ce înseamnă că pot duce la declanșarea de proceduri de către autoritățile administrative sau judiciare, în fața unor instanțe competente în materie administrativă sau penală, în funcție de procedurile naționale aplicabile. Cooperarea judiciară în materie penală este reglementată de un cadru juridic specific al Uniunii, 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 Consiliului⁶, în Directiva 2014/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁷ 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 Europene⁸. În plus, nu ar trebui să fie afectate de punerea în aplicare a prezentei directive nici procedurile penale prin care se

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).

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ JO C 197, 12.7.2000, p. 3.

solicită garanții specifice pentru persoanele vizate, garanțiile procedurale pentru persoanele suspectate și acuzate, consacrate în Directivele 2010/64/UE⁹, 2012/13/UE¹⁰, 2013/48/UE¹¹, (UE) 2016/343¹², (UE) 2016/800¹³ și (UE) 2016/1919¹⁴ ale Parlamentului European și ale Consiliului.

- (6) Ar trebui definite responsabilitățile și competențele punctelor naționale de contact, pentru a se asigura că acestea cooperează fără probleme cu alte autorități 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 la dispoziția acestor autorități 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 și, mai ales, indiferent dacă autoritatea 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) De asemenea, 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 cercetării.
- (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 cu valorificarea cadrului tehnic deja existent, căutarea automatizată a datelor privind înmatricularea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2015/413 ar trebui efectuată numai prin intermediul aplicației software a Sistemului european de informare privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris) și a versiunilor modificate ale software-ului respectiv. Aplicația în cauză ar

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

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 cercetării. Statele membre ar trebui să împiedice schimbul de informații prin alte mijloace, care ar fi mai puțin eficient din punctul de vedere al costurilor și ar putea să nu asigure protecția datelor transmise.

- (10) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru căutările care urmează să fie efectuate de statele membre, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte de punere în aplicare care să stabilească proceduri pentru astfel de căutări. 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 răspunzătoare 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 răspunzătoare. În acest scop, ar trebui introdusă o procedură de asistență reciprocă care să vizeze identificarea persoanei răspunzătoare, fie printr-o cerere de confirmare, pe baza informațiilor deținute deja de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, fie printr-o cerere de efectuare a unei anchete specifice de către autoritățile competente ale statului membru de înmatriculare sau ale statului membru de reședință.
- (12) Statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință ar trebui să transmită într-un termen rezonabil informațiile suplimentare necesare pentru identificarea persoanei răspunzătoare, solicitate de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea. În cazul în care nu este posibilă obținerea sau comunicarea informațiilor respective sau nu este posibil să se facă acest lucru fără întârzieri nejustificate, ar trebui să se ofere o explicație clară cu privire la motivele întârzierii, iar aceasta să fie redusă cât de mult posibil.
- (13) Motivele pentru care statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință pot să refuze acordarea de asistență reciprocă pentru identificarea persoanei răspunzătoare ar trebui să fie identificate în mod clar. Concret, 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 pe care 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 vizate obligația de a coopera la identificarea persoanei răspunzătoare. Întrucât măsurile respective ar trebui să aibă aceleași efecte juridice asupra persoanelor vizate 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 legislația națională a 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) În prezent, definiția a ceea ce constituie o scrisoare de informare privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și conținutul acesteia diferă de la un stat membru la altul într-o astfel de măsură încât pot fi afectate drepturile fundamentale și procedurale ale persoanelor implicate în procedurile ulterioare inițiate de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea. Acest lucru este valabil în special în cazurile în care se trimit așa-numitele „scrisori de preaviz” care nu respectă standardele referitoare la limbă și la informații impuse de Directiva (UE) 2015/413. De obicei, persoanele afectate de aceste practici nu cunosc sistemul juridic al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea și nici nu vorbesc limba sau limbile oficiale ale acestuia; prin urmare, ar trebui ca drepturile lor procedurale și fundamentale să fie mai bine protejate. Pentru a atinge acest obiectiv, ar trebui stabilite cerințe minime obligatorii privind conținutul scrisorii de informare 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) Scrisoarea de informare 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 nepecuriară, cum este cazul restricțiilor asupra dreptului de a conduce al contravenientului. 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, într-o limbă pe care persoana vizată să o înțeleagă. După caz, ar trebui inclusă și o descriere a procedurilor efectuate în lipsă, deoarece este posibil ca persoana prezumată răspunzătoare 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 scrisoarea de informare ar trebui să fie primul document pe care îl primește proprietarul, deținătorul sau utilizatorul final al vehiculului sau orice altă persoană prezumată răspunzătoare, aceasta ar trebui să conțină informațiile prevăzute la articolul 13 din Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵, 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 Consiliului¹⁶. Aceste informații ar trebui precizate în scrisoarea de informare fie direct, fie prin trimitere la locul în care sunt disponibile.
- (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,

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

scrisoarea de informare ar trebui să conțină doar anumite elemente esențiale și să fie înmănată direct persoanei vizate în cadrul procedurilor de control rutier.

- (19) Pentru a se asigura că persoana prezumată răspunzătoare este cea care primește efectiv scrisoarea de informare și eventualele documente ulterioare și pentru a evita implicarea eronată a unor terți care nu sunt vizati, ar trebui stabilite norme privind notificarea documentelor.
- (20) În cazul în care nu este posibilă transmiterea documentelor prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice de aceeași valoare, statul membru în care s-a săvârșit încălcarea ar trebui să aibă posibilitatea să se bazeze pe statul membru de înmatriculare sau de reședință pentru a înmâna persoanei vizate documentele și comunicările, în temeiul propriei legislații naționale care reglementează notificarea documentelor.
- (21) Atât scrisoarea de informare, cât și eventualele documente ulterioare ar trebui trimise în limba în care este redactat documentul de înmatriculare al vehiculului sau, în cazul în care informația respectivă nu este disponibilă ori dacă este necesar pentru protecția drepturilor fundamentale, în limba sau limbile oficiale corespunzătoare ale statului membru de înmatriculare sau de reședință. Totuși, întrucât unele state membre au mai multe limbi oficiale, această obligație poate conduce la trimiterea unor scrisori de informare și a altor comunicări ulterioare într-o limbă pe care destinatarul să nu o înțeleagă. Pentru a stabili care este limba potrivită pentru scrisoarea de informare, statele membre ar trebui să indice Comisiei limba pe care o preferă, pe subdiviziuni teritoriale dacă se consideră necesar. Comisia ar trebui să publice preferințele lingvistice indicate. Acest lucru nu ar trebui să aducă atingere aplicării Directivei 2010/64/UE, în conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din directiva respectivă.
- (22) Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea ar trebui să permită persoanei prezumate răspunzătoare pentru încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră să comunice, până în etapa căii de atac în instanță, în oricare dintre limbile indicate Comisiei de către statul membru de înmatriculare, statul membru de reședință sau statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, sau, în cazul în care persoana în cauză nu cunoaște suficient limbile respective, într-o limbă pe care persoana în cauză o vorbește sau o înțelege, astfel încât să faciliteze exercitarea drepturilor sale procedurale.
- (23) Ar trebui să se prevadă un control juridic efectiv în cazul în care autoritățile statului membru în care s-a săvârșit încălcarea nu respectă standardele lingvistice, normele privind notificarea documentelor și legislația națională.
- (24) Pentru a asigura aplicarea transparentă și proporțională a sancțiunilor financiare pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, care intră sub incidența dreptului public, persoanele prezumate răspunzătoare nu ar trebui să fie obligate să plătească cheltuielile administrative și juridice legate de administrarea sancțiunilor în cazul în care administrarea acestora este externalizată către entități publice sau private. Cu toate acestea, autorităților statelor membre ar trebui să li se permită să perceapă taxe administrative proporționale.
- (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 factuală 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 sincope.

- (26) Întrucât datele referitoare la identificarea unui contravenient 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 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 revizui¹⁷ s-a stabilit că unul dintre aceste alte acte care trebuie modificate este Directiva (UE) 2015/413. Prin urmare, ar trebui să se clarifice că prelucrarea datelor cu caracter personal trebuie să respecte și Directiva (UE) 2016/680 în cazul în care prelucrarea se încadrează în domeniul de aplicare material și personal al acesteia.
- (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) 2018/1725¹⁸, în limitele domeniului de aplicare al fiecăruia dintre aceste acte.
- (29) Temeiul juridic al activităților de prelucrare necesare pentru a stabili identitatea persoanei răspunzătoare și pentru a înmâna scrisoarea de informare și documentele de monitorizare persoanelor prezumate răspunzătoare 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 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 responsabile pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate în prezenta directivă.
- (30) În unele state membre, datele cu caracter personal ale nerezidenților răspunzători sau prezumați răspunzători pentru o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră 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

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ 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).

prevăzute în Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁹, statele membre ar trebui să se asigure că se informează reciproc cu privire la incidentele de securitate cibernetică legate de datele respective.

- (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 aflate în vigoare în statele membre și a le da posibilitatea să comunice cu autoritățile statelor membre într-un mod eficient și securizat. Portalul ar trebui, de asemenea, să faciliteze comunicarea între autoritățile statelor membre cu privire la diverse aspecte legate de investigarea transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, cum ar fi verificarea autenticității scrisorilor de informare și a documentelor ulterioare, pentru a elimina posibilitatea fraudei. Datele cu caracter personal care fac obiectul schimbului de informații ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru investigațiile transfrontaliere și pentru aplicarea sancțiunilor, în special pentru plata sancțiunilor financiare. Portalul CBE ar trebui să se poată conecta la alte portaluri, rețele, site-uri sau platforme relevante pentru a facilita schimbul de informații legate de aplicarea normelor de circulație legate de siguranța rutieră. 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 privind o mai bună legiferare, adoptat la 13 aprilie 2016²⁰. Mai precis, pentru a asigura participarea egală la întocmirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții celor două instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu elaborarea actelor delegate.
- (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 cercetării 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 răspunzătoare, conținutul formularelor electronice prin care se solicită asistență reciprocă pentru notificarea scrisorii de informare, a documentelor ulterioare și a certificatului respectiv, precum și modalitățile de utilizare și întreținere a portalului

¹⁹ 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).

²⁰ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

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)²¹. Competențele de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²².

- (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 definit la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate.
- (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 Consiliului²³ și a emis un aviz la [ZZ/LL/AAAA].
- (38) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative²⁴, statele membre s-au angajat ca, în cazuri justificate, să transmită alături de notificarea măsurilor lor de transpunere și unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

- (1) articolul 2 se modifică după cum urmează:

²¹ COM(2022) 720 final.

²² 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).

²³ 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).

²⁴ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

- (a) la primul paragraf se adaugă următoarele puncte:
- „(i) nementinerea unei distanțe suficiente față de vehiculul din față;
 - (j) depășirea periculoasă;
 - (k) parcare periculoasă;
 - (l) încălcarea uneia sau mai multor linii albe continue;
 - (m) conducerea pe contrasens;
 - (n) nerespectarea normelor privind crearea și utilizarea coridoarelor de urgență;
 - (p) utilizarea unui vehicul supraîncărcat.”;
- (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 Consiliului;
 - (b) Directiva 2014/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului*;
 - (c) 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 Europene**;
 - (d) dispozițiile referitoare la drepturile persoanelor suspectate și acuzate prevăzute în Directivele 2010/64/UE***, 2012/13/UE****, 2013/48/UE*****, (UE) 2016/343*****, (UE) 2016/800***** și (UE) 2016/1919 ale Parlamentului European și ale Consiliului*****.

* 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).

** JO C 197, 12.7.2000, p. 3.

*** 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).

**** 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).

***** 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).

***** 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).

***** 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).

***** 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).”;

(2) articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) litera (j) se înlocuiește cu următorul text:

„(j) «utilizarea unei benzi interzise» înseamnă utilizarea ilegală a unui sector de drum permanent sau temporar deja existent (precum o bandă rezervată transportului public sau o bandă închisă temporar din motive de congestionare sau ca urmare a desfășurării unor lucrări), astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea”;

(b) litera (l) se înlocuiește cu următorul text:

„(l) «punct național de contact» înseamnă o autoritate competentă desemnată în sensul prezentei directive”;

(c) se adaugă următoarele litere (o)-(z):

„(o) «nemenținerea unei distanțe suficiente față de vehiculul din față» înseamnă nemenținerea distanței necesare pentru evitarea coliziunii cu vehiculul aflat în fața vehiculului pe care îl conduce conducătorul auto în cazul în care vehiculul aflat în fața ar încetini ori s-ar opri brusc, astfel cum este definită în legislația 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 periculoasă aplicabile în statul membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(q) «parcare periculoasă» înseamnă parcare a vehiculului într-un mod care încalcă normele privind parcare periculoasă aplicabile în statul membru în care s-a săvârșit încălcarea. Neplata taxelor de parcare și alte contravenții similare nu se consideră parcare periculoasă;

(r) «încălcarea uneia sau mai multor linii albe continue» înseamnă schimbarea benzilor de circulație cu vehiculul prin trecerea ilegală peste cel puțin o linie albă continuă, astfel cum este definită în legislația 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 definit în legislația statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(t) «nerespectarea normelor privind crearea și utilizarea coridoarelor de urgență» înseamnă neconformitatea cu normele referitoare la crearea și utilizarea numai în scopuri de urgență a unui coridor temporar creat între

vehicule, care trebuie să fie format de conducătorii auto pentru a permite trecerea vehiculelor folosite de serviciile de urgență, cum ar fi vehiculele de poliție, cele de salvare sau mașinile de pompieri pentru a ajunge la locul urgenței, astfel cum sunt definite în legislația 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, astfel cum sunt prevăzute în actele cu putere de lege și actele administrative naționale de transpunere a Directivei 96/53/CE a Consiliului* sau, în cazul vehiculelor sau al operațiunilor pentru care directiva respectivă nu stabilește astfel de cerințe, în legislația statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(v) «scrisoare de informare» înseamnă prima comunicare primită de persoanele menționate la articolul 5 alineatul (1) al doilea paragraf, indiferent dacă este vorba de o decizie administrativă sau judiciară sau de orice alt document trimis de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea sau de orice entitate abilitată în acest sens în temeiul legislației statului respectiv, emisă până în etapa căii de atac în instanța competentă și care conține cel puțin informațiile menționate la articolul 5 alineatul (2);

(w) «documente ulterioare» înseamnă deciziile administrative sau judiciare sau orice alte documente pe care statul membru în care s-a săvârșit încălcarea sau orice entitate abilitată în acest sens în temeiul legislației sale le emite ulterior scrisorii de informare, având legătură cu scrisoarea respectivă sau cu încălcarea în cauză a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, până în etapa atacării în fața unei instanțe competente;

(x) «persoană răspunzătoare» înseamnă persoana care se face vinovată de una dintre încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1), în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(y) «utilizator final» înseamnă orice persoană fizică care nu este proprietarul sau deținătorul vehiculului cu care a fost săvârșită una dintre încălcările enumerate la articolul 2 alineatul (1), dar care utilizează în mod legal vehiculul respectiv, în special în baza unui contract de leasing sau de închiriere pe termen lung sau 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 obișnuite a persoanelor menționate la articolul 5 alineatul (1) al doilea paragraf.

* 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).”;

(3) se introduce articolul 3a, cu următorul text:

„Articolul 3a

Puncte naționale de contact

(1) În scopul schimbului de informații în temeiul prezentei directive, fiecare stat membru desemnează un punct național de contact. 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 cu autoritățile implicate în investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1), în special pentru a se asigura că toate informațiile necesare sunt transmise în timp util și că se respectă termenele prevăzute la articolul 4a alineatul (5) și la articolul 5a alineatul (2).”;

(4) articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Procedura de schimb de informații între statele membre

(1) În vederea investigării încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră menționate la articolul 2 alineatul (1), statele membre permit accesul punctelor naționale de contact ale altor state membre la următoarele date privind înmatricularea vehiculului, autorizându-le să efectueze căutări automatizate cu privire la:

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

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

Atunci când efectuează o căutare prin adresarea unei cereri, punctul național de contact al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea utilizează un număr de înmatriculare complet.

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

(3) Statele membre păstrează în registrele naționale ale vehiculelor elementele de date menționate în secțiunea 2 partea IV din anexă și, atunci când sunt disponibile, pe cele ale datelor menționate în secțiunea 2 partea V din anexă, timp de cel puțin șase luni de la orice modificare a titlului de proprietate asupra vehiculului în cauză sau a utilizării acestuia.

(4) Statele membre transmit mesajul „Informații necomunicate” în locul elementelor de date solicitate în următoarele cazuri:

- (a) vehiculul a fost casat;
- (b) în căutarea efectuată prin adresarea unei cereri în temeiul alineatului (1) nu se indică numărul de înmatriculare complet al vehiculului;
- (c) numărul de înmatriculare complet al vehiculului, indicat în căutarea efectuată prin adresarea unei cereri în temeiul alineatului (1), nu mai este valabil sau este incorect.

Statele membre transmit mesajul „Vehicul furat sau plăcuță de înmatriculare furată” în locul elementelor de date solicitate în cazul în care vehiculul sau plăcuța de

înmatriculare a vehiculului este înregistrat(ă) ca furat(ă) în registrele naționale ale vehiculelor.

(5) Pentru căutarea automatizată a datelor privind înmatricularea vehiculelor, statele membre utilizează aplicația informatică special concepută a Sistemului european de informare privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris) și versiunile modificate ale acestei aplicații.

Statele membre se asigură că modalitatea de căutare automatizată a datelor privind înmatricularea vehiculelor 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.

Aplicația informatică permite atât schimbul de date online în timp real, cât și schimbul de date în loturi, acesta din urmă facilitând schimbul de cereri sau de răspunsuri multiple în cadrul unui singur mesaj. Informațiile schimbate prin sistemul Eucaris se transmit în formă criptată.

(6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile și specificațiile tehnice, inclusiv măsurile de securitate cibernetică, pentru căutările automatizate efectuate în temeiul prezentului articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10a alineatul (2).

(7) Până la intrarea în vigoare a actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (6) din prezentul articol, căutările menționate la alineatul (1) din prezentul articol se efectuează în conformitate cu procedurile descrise la punctele 2 și 3 din capitolul 3 din anexa la Decizia 2008/616/JAI*, aplicate împreună cu anexa la prezenta directivă.

(8) Fiecare stat membru suportă costurile proprii care decurg din administrarea, utilizarea și întreținerea aplicației informatice menționate la alineatul (5) și a versiunilor modificate ale acesteia.

* 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).”;

(5) se introduc următoarele articole 4a, 4b și 4c:

„Articolul 4a

Asistență reciprocă pentru identificarea persoanei răspunzătoare

(1) Statele membre își acordă reciproc asistență în cazul în care, pe baza rezultatelor căutării automatizate efectuate în conformitate cu articolul 4 alineatul (1), statul membru în care s-a săvârșit încălcarea nu poate identifica persoana răspunzătoare cu gradul necesar de certitudine impus de legislația sa națională pentru a iniția sau a derula procedurile ulterioare menționate la articolul 5 alineatul (1).

(2) Statul 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 emisă numai de o autoritate administrativă sau judiciară sau de autoritatea polițienească competentă în cazul respectiv, în conformitate cu legislația națională a statului membru în cauză.

(3) Atunci când statul membru în care s-a săvârșit încălcarea a hotărât să solicite asistență reciprocă în conformitate cu alineatul (1), punctul său național de contact trimite o cerere structurată și semnată electronic punctului de contact național din statul membru de înmatriculare sau din statul membru de reședință.

Statului membru de înmatriculare sau statului membru de reședință i se pot solicita următoarele:

- (a) să confirme, pe baza informațiilor de care dispune deja, că se poate presupune cu un grad rezonabil de certitudine că persoana înregistrată vizual de echipamentul de constatare al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea este proprietarul, deținătorul sau utilizatorul final al vehiculului sau o persoană prezumată răspunzătoare pentru una dintre încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1);
- (b) să solicite proprietarului, deținătorului sau utilizatorului final al vehiculului sau oricărei persoane prezumate răspunzătoare pentru una dintre încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) să furnizeze informații privind identitatea persoanei răspunzătoare, în conformitate cu legislația sa națională.

(4) În cazul în care statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință primește o cerere menționată la alineatul (3), acesta colectează informațiile solicitate, cu excepția cazului în care decide să invoce unul dintre motivele de refuz enumerate la alineatul (7) sau dacă obținerea informațiilor solicitate nu este posibilă. Statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință transmite informațiile solicitate punctului național de contact din statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, pe cale electronică și fără întârzieri nejustificate, prin intermediul punctului său național de contact.

În cazul menționat la alineatul (3) al doilea paragraf litera (b), statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință solicită informațiile în conformitate cu procedurile naționale aplicabile, ca și când măsura de investigare vizată ar fi fost dispusă de propriile autorități, cu excepția cazului în care decide să invoce unul dintre motivele de refuz enumerate la alineatul (7).

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

(5) Statele membre se asigură că furnizează informațiile solicitate fără întârzieri nejustificate de la primirea cererii.

În cazul în care nu este posibil să se obțină informații fără întârzieri nejustificate de la primirea cererii, punctele naționale de contact ale statului membru de înmatriculare sau ale statului membru de reședință transmit informațiile respective statului membru în care s-a săvârșit încălcarea de îndată ce este posibil, împreună cu o explicație pertinentă a motivelor întârzierii.

În cazul în care a devenit clar că statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință nu va fi în măsură să obțină toate informațiile solicitate sau o parte dintre ele, acesta comunică imediat statului membru în care s-a săvârșit încălcarea o explicație detaliată a motivelor.

(6) Statele membre solicitate pot prevedea o procedură de validare administrativă sau judiciară prealabilă pentru a se asigura că informațiile solicitate sunt necesare și proporționale în scopul identificării persoanei răspunzătoare, în special având în vedere drepturile persoanelor prezumate răspunzătoare.

(7) Statele membre pot refuza să furnizeze informațiile suplimentare solicitate în conformitate cu alineatul (3). Refuzul poate avea loc numai în următoarele cazuri:

- (a) în legislația statului membru de înmatriculare sau a 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*;
- (c) furnizarea informațiilor solicitate ar aduce atingere unor interese esențiale în materie de siguranță națională, ar pune în pericol sursa informației 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 dezvălui identitatea unei persoane protejate în conformitate cu legislația națională a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință;
- (f) în cazul în care statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință prevede o procedură de validare administrativă sau judiciară prealabilă conform celor menționate la alineatul (6), dar cererea nu a fost validată de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea înainte de a fi transmisă și, având în vedere circumstanțele cazului respectiv, informațiile solicitate nu sunt considerate necesare și proporționale în scopul identificării persoanei răspunzătoare.

Statele membre hotărăsc cât mai curând posibil, dar în termen de cel mult 15 zile de la primirea cererii, dacă invocă un motiv de refuz. Statele membre care decid să aplice un motiv de refuz informează statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, prin intermediul punctului său național de contact, fără întârzieri nejustificate.

(8) Statele membre se asigură că, în cazul menționat la alineatul (3) al doilea paragraf litera (b), sunt aplicabile căi de atac echivalente cu cele disponibile într-o cauză internă similară.

(9) Punctele naționale de contact din statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, din statul membru de înmatriculare și din statul membru de reședință se pot consulta reciproc, prin orice mijloace adecvate, pentru a facilita aplicarea eficientă a prezentului articol.

(10) Cererea menționată la alineatul (2) se comunică în limba sau în una dintre limbile statului membru de înmatriculare sau ale statului membru de reședință astfel cum au fost notificate Comisiei, în conformitate cu articolul 5a alineatul (8).

Informațiile furnizate ca răspuns la cerere se comunică în limba sau limbile statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, notificată Comisiei în conformitate cu articolul 5a alineatul (8).

(11) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a preciza mai în detaliu conținutul formularului electronic standard utilizat pentru cerere, mijloacele de transmitere a informațiilor menționate la alineatele (3) și (4), precum și funcționalitățile și specificațiile tehnice ale aplicației informatice prin care se realizează schimbul de date, inclusiv măsurile de securitate cibernetică. Specificațiile aplicației informatice trebuie să prevadă atât modul de schimb asincron online, cât și modul de schimb asincron în loturi, precum și transmiterea elementelor de date în formă criptată.

Formularul electronic standard utilizat pentru cerere cuprinde următoarele informații:

- (a) decizia administrativă sau judiciară privind validarea informațiilor solicitate, menționată la alineatul (6), și detalii privind autoritatea care a luat decizia, dacă este cazul;
- (b) elementele de date referitoare la proprietarii, deținătorii sau utilizatorii finali ai vehiculelor obținute în urma căutării automatizate efectuate în conformitate cu articolul 4 alineatul (1);
- (c) dacă este disponibilă, înregistrarea vizuală a persoanei răspunzătoare obținută din echipamentul de constatare, în special din camerele de monitorizare a vitezei.

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

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 răspunzătoare, cum ar fi măsuri legate de obligația 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), statele membre pot, în special:

- (a) să notifice documente persoanelor prezumate răspunzătoare de comiterea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1), inclusiv documente prin care li se solicită acestor persoane să își confirme răspunderea;
- (b) să aplice, în cea mai mare măsură posibilă, obligațiile impuse persoanelor prezumate răspunzătoare care sunt relevante pentru identificarea persoanei răspunzătoare.

Articolul 4c

Utilizarea altor baze de date

Statele membre pot face schimb de date sau pot accesa date prin utilizarea altor baze de date, cum ar fi registrele permiselor de conducere sau registrele de evidență a populației, cu unicul scop de a identifica persoana responsabilă. Ele fac acest lucru numai în măsura în care schimbul sau accesul respectiv se bazează în mod explicit pe legislația Uniunii.”;

- (6) articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

Scrisoarea de informare privind încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră

(1) Statul 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, statul membru în care s-a săvârșit încălcarea informează cu promptitudine persoana prezumată răspunzătoare, printr-o scrisoare de informare, cu privire la încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și cu privire la decizia de a iniția proceduri ulterioare.

Scrisoarea de informare poate servi și altor scopuri decât cele enunțate în al doilea paragraf.

(2) Scrisoarea de informare conține cel puțin următoarele:

- (a) mențiunea că scrisoarea este emisă în scopul aplicării prezentei directive;
- (b) denumirea, adresa poștală, numărul de telefon și adresa de e-mail a autorității competente;
- (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 legislația națională a 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 legislația națională a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (f) după caz, informații privind procedurile prin care persoanele menționate la alineatul (1) al doilea paragraf de la prezentul articol informează autoritățile statului membru în care s-a săvârșit încălcarea cu privire la identitatea persoanei răspunzătoare, în conformitate cu articolul 4b;
- (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;
- (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;
- (j) după caz, indicarea clară a faptului că entitatea privată sau publică care o trimite este un mandatar împuternicit de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea în conformitate cu articolul 5b și delimitarea clară a sumelor revendicate, pe baza temeiului lor juridic.

(3) Prin derogare de la alineatul (2), statele membre se asigură că, în cazul în care persoana răspunzătoare este un conducător auto nerezident care a fost verificat la fața locului în cadrul unui control rutier, scrisoarea de informare conține cel puțin datele enumerate la alineatul (2) literele (c), (d), (e) și (g).

(4) La cererea persoanelor prezumate răspunzătoare, statul membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că se acordă acces la toate informațiile importante de care dispun autorităților competente pentru investigarea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1).

(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 primirii scrisorii de informare.”;

- (7) se introduc următoarele articole 5a și 5b:

„Articolul 5a

Notificarea scrisorii de informare și a documentelor ulterioare

(1) Statele membre trimit scrisoarea de informare și documentele ulterioare persoanelor prezumate răspunzătoare prin scrisoare 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 Consiliului*, sau, în cazul menționat la articolul 5 alineatul (3) din acest regulament, înmânează scrisoarea de informare direct persoanei prezumate răspunzătoare.

(2) Statele membre se asigură că scrisoarea de informare este trimisă în termen de cel mult o lună de la înregistrarea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) sau, în cazul în care trebuie trimise mai multe scrisori de informare pe perioada cercetării, în termen de 15 zile de la evenimentul care a determinat necesitatea trimiterii unor scrisori de informare ulterioare.

Statele membre se asigură că orice alte documente ulterioare se trimit în termen de 15 zile de la evenimentul care a făcut să fie necesară trimiterea lor.

(3) Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea poate să trimită scrisoarea de informare sau documentele ulterioare persoanelor prezumate răspunzătoare prin

intermediul autorităților 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 legislația națională a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea impun o dovadă privind notificarea documentului, alta decât cea care se poate obține prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice echivalente;
- (c) notificarea documentului prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice echivalente nu a fost posibilă;
- (d) statul membru în care s-a săvârșit încălcarea are motive întemeiate să considere că notificarea documentului prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice echivalente va fi ineficace sau este inadecvată în cazul respectiv.

(4) Cererea de inițiere a procedurii de asistență reciprocă menționată la alineatul (3) poate fi emisă de o autoritate administrativă sau judiciară sau de autoritatea polițienească competentă în cazul respectiv, în conformitate cu legislația națională a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea.

Punctul național de contact al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea transmite punctului național de contact din statul membru de înmatriculare sau din statul membru de reședință scrisoarea de informare sau documentele ulterioare care urmează să fie notificate, împreună cu o cerere structurată electronic.

(5) Statele membre se asigură că scrisoarea de informare și documentele ulterioare care urmează să fie notificate în conformitate cu alineatul (3) se transmit 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.

(6) Statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință se asigură că punctul său național de contact întocmește un certificat structurat electronic și îl transmite punctului național de contact al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, în următoarele cazuri:

- (a) după îndeplinirea formalităților privind notificarea scrisorii de informare sau a documentelor ulterioare în conformitate cu alineatul (3);
- (b) în cazul în care nu se reușește predarea.

La cererea statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, certificatul este însoțit de o copie a documentelor notificate.

(7) Cererea menționată la alineatul (4) se comunică în limba sau în una dintre limbile statului membru de înmatriculare sau ale statului membru de reședință, astfel cum au fost notificate Comisiei în conformitate cu alineatul (8). Certificatul menționat la alineatul (6) se comunică în limba statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, astfel cum a fost notificată Comisiei în conformitate cu alineatul (8).

(8) În cazul în care statul membru în care s-a săvârșit încălcarea decide să inițieze proceduri ulterioare în legătură cu încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1), statul membru respectiv

trimite scrisoarea de informare și documentele ulterioare în limba în care este redactat documentul de înmatriculare al vehiculului.

În cazul în care limba documentului de înmatriculare al vehiculului nu este disponibilă sau dacă există îndoieli întemeiate cu privire la faptul că trimiterea scrisorii de informare sau a documentelor ulterioare în limba în care este redactat documentul de înmatriculare al vehiculului ar asigura protecția drepturilor fundamentale ale persoanei în cauză, scrisoarea de informare și documentele ulterioare se trimit în limba sau limbile oficiale ale statului membru de înmatriculare sau ale statului membru de reședință a persoanei prezumate răspunzătoare.

În cazurile prevăzute la al doilea paragraf de la prezentul alineat, în situația în care statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință are mai multe limbi oficiale, scrisorile de informare și documentele ulterioare se trimit în limba sau limbile oficiale ale regiunii sau ale subdiviziunii geografice în care se află adresa persoanelor prezumate răspunzătoare sau într-o altă limbă pe care statul membru respectiv a indicat că o va accepta.

Fiecare stat membru comunică Comisiei toate limbile oficiale ale Uniunii în care poate fi trimisă scrisoarea de informare, defalcate pe regiuni sau pe alte subdiviziuni geografice dacă este cazul. Comisia publică lista limbilor acceptate pe portalul online menționat la articolul 8.

(9) Statele membre se asigură că persoanele prezumate răspunzătoare au posibilitatea să comunice cu autoritățile statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, până în etapa căii de atac în instanță, în oricare dintre limbile comunicate Comisiei în conformitate cu alineatul (8) fie de către statul membru de înmatriculare, fie de către statul membru de reședință, fie de către statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, sau, în cazul în care persoana în cauză nu cunoaște suficient limbile respective, într-o limbă a Uniunii pe care persoana respectivă o vorbește sau o înțelege.

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

(11) Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că scrisoarea de informare și documentele ulterioare notificate persoanelor prezumate răspunzătoare pot fi verificate în mod eficace și rapid de către o instanță judecătorească sau o instituție similară care are competența de a adopta decizii obligatorii din punct de vedere juridic, la cererea oricărei persoane care are un interes juridic legitim în rezultatul procedurilor inițiate în temeiul articolului 5, pe motivul că aceste documente nu sunt conforme cu prezentul articol.

(12) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a preciza conținutul formularelor electronice folosite pentru cererea menționată la alineatul (4) și al certificatului menționat la alineatul (6), precum și funcționalitățile și specificațiile tehnice ale aplicației informatice utilizate pentru schimbul de date, inclusiv măsurile de securitate cibernetică. Specificațiile aplicației informatice trebuie să prevadă atât modul de schimb asincron online, cât și modul de schimb asincron în loturi. Datele se transmit prin utilizarea unei tehnologii de criptare de ultimă generație. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10a alineatul (2).

Articolul 5b

Revendicări financiare ale entităților juridice împuternicite de statele membre

Statele membre se asigură că, în cazul în care împuternicesc o entitate publică sau privată cu personalitate juridică distinctă să administreze procedurile ulterioare inițiate în temeiul articolului 5 alineatul (1) sau o parte a acestora, inclusiv să execute sancțiunile financiare, persoanele prezumate răspunzătoare nu trebuie să achite tarifele entității respective legate de cheltuielile administrative și juridice suportate ca urmare a administrării procedurilor respective. Acest lucru nu aduce atingere dreptului autorităților statelor membre de a percepe taxe administrative proporționale.

* 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).”;

- (8) articolele 6, 7 și 8 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 6

Raportare și monitorizare

(1) Cel târziu la următoarele date: 6 mai 2024, 6 mai 2026 (...), fiecare stat membru transmite Comisiei un raport complet în conformitate cu al doilea și al treilea paragraf din prezentul alineat.

Fiecare raport complet 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.

Fiecare raport complet 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 scrisori de informare.

(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.

(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 încălcări. 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 răspunzătoare;

- (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 răspunzătoare;
 - (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 transmise electronic în conformitate cu articolul 4a alineatul (3) și numărul cererilor de acest tip în urma cărora nu s-au furnizat informații;
 - (f) numărul cererilor de asistență reciprocă transmise electronic în conformitate cu articolul 5a alineatul (4) și numărul cererilor de acest tip în urma 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

Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute de Regulamentul (UE) 2016/679, de Directiva (UE) 2016/680 și de Directiva (UE) 2022/2555 ale Parlamentului European și ale Consiliului*, statele membre se informează reciproc cu privire la incidentele de securitate cibernetică notificate în temeiul articolului 10 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.

Articolul 8

Portalul de schimb transfrontalier 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, cu următoarele scopuri:
- (a) schimbul de informații cu utilizatorii drumurilor cu privire la normele în vigoare în statele membre în domeniul reglementat de prezenta directivă, în special normele de circulație care afectează siguranța rutieră, căile de atac, sancțiunile aplicate, precum și schemele și mijloacele disponibile pentru plata sancțiunilor financiare;
 - (b) schimbul de informații și alte interacțiuni între punctele naționale de contact și alte autorități relevante ale statelor membre, între ele și cu alți utilizatori ai drumurilor, în special prin asigurarea accesului la aplicațiile specifice ale statelor membre care facilitează aplicarea sancțiunilor, inclusiv pentru plata sancțiunilor financiare dacă este cazul. Se pot schimba, printre altele, date privind înmatricularea vehiculelor și date privind persoanele răspunzătoare sau

prezumate răspunzătoare pentru încălcările care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1).

(2) Se acordă acces la portalul CBE punctelor naționale de contact și altor autorități relevante care sunt competente în ceea ce privește identificarea persoanelor răspunzătoare și asigurarea respectării transfrontaliere a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră în statele membre.

(3) Statele membre îi ajută pe utilizatorii drumurilor să verifice autenticitatea scrisorilor de informare și a documentelor ulterioare. În acest scop, statele membre își comunică reciproc și transmit Comisiei, prin intermediul portalului CBE, modelele scrisorilor de informare și ale documentelor ulterioare emise de autoritățile lor și care se utilizează în cazuri transfrontaliere. De asemenea, statele membre se informează reciproc cu privire la autoritățile și entitățile juridice împuternicite care au dreptul să emită scrisorile și documentele respective. Operatorul portalului CBE este Comisia, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1725**.

(4) Portalul CBE este compatibil cu interfața instituită în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului*** și cu alte portaluri sau platforme cu scop similar, cum ar fi portalul european e-justiție.

(5) Statele membre își comunică reciproc și transmit Comisiei informații actualizate în scopurile prevăzute la prezentul articol și interacționează periodic cu utilizatorii drumurilor prin intermediul portalului CBE.

(6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili specificațiile tehnice, inclusiv măsurile de securitate cibernetică, 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).

* 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).

** 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).

*** 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).”;

(9) se introduce următorul articol 8a:

„Articolul 8a

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.”;

- (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 10a:

„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 Consiliului*.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul stabilit pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă dintre membrii comitetului solicită acest lucru.

În cazul în care comitetul nu emite 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.

* 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).”;

- (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.”;

- (13) anexa I se înlocuiește cu textul anexei la prezenta directivă;

- (14) anexa II se elimină.

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 până la [doi 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

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

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

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Transport, siguranță rutieră

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei

☐ o acțiune nouă

☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁷³

☒ prelungirea unei acțiuni existente

☐ o fuziune sau o redirecționare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivul general al acestei inițiative este de a îmbunătăți siguranța rutieră printr-o aplicare transfrontalieră mai eficace a normelor de circulație legate de siguranța rutieră în UE.

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivele specifice ale inițiativei sunt:

- Creșterea gradului de respectare de către conducătorii auto nerezidenți a unor norme de circulație suplimentare legate de siguranța rutieră;
- Raționalizarea procedurilor de asistență reciprocă între statele membre în ceea ce privește investigarea transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră;
- Consolidarea protecției drepturilor fundamentale ale contravenienților nerezidenți, inclusiv alinierea la noile norme ale UE privind protecția datelor cu caracter personal.

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizați/grupurilor vizate.

Inițiativa va contribui la obiectivul general de creștere a siguranței rutiere în UE printr-o mai bună aplicare a normelor de circulație legate de siguranța rutieră în cazul contravenienților nerezidenți, care adesea nu sunt sancționați. Se estimează că

⁷³

Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

inițiativa va avea un impact pozitiv ridicat în ceea ce privește viețile salvate și vătămările corporale evitate (384 de vieți salvate și 21 405 vătămări evitate).

Domeniul de aplicare al propunerii va fi extins la alte încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, cum ar fi nemenținerea unei distanțe suficiente față de vehiculul din față, depășirea periculoasă, parcare periculoasă, încălcarea liniei (liniilor) continue, conducerea pe contrasens sau pe o bandă de urgență și conducerea unui vehicul supraîncărcat. Prin extinderea domeniului de aplicare la aceste încălcări, se preconizează că numărul încălcărilor constatate va crește cu 2 % față de scenariul de referință în 2025, crescând prin urmare pe tot parcursul perioadei de evaluare.

În prezent, aproximativ 20 % din totalul cercetărilor referitoare la încălcări comise cu vehicule înmatriculate în străinătate nu se concretizează din cauza unor probleme tehnice, cum sunt cele legate de disponibilitatea informațiilor exacte în registrele naționale ale vehiculelor și de identificarea persoanei răspunzătoare. Propunerea ar trebui să ducă la creșterea numărului de cercetări realizate cu succes. Aceasta introduce măsuri de politică menite să optimizeze conținutul registrelor vehiculelor și schimbul de informații realizat în prezent între autoritățile de aplicare a legii. În plus față de aceste măsuri, propunerea cuprinde proceduri de investigare ulterioare adaptate, bazate pe schimbul electronic de informații specifice, cum ar fi dovezile vizuale, pentru o mai bună identificare a persoanei răspunzătoare. Totodată, propunerea permite punerea în practică a obligației proprietarului/deținătorului vehiculului de a coopera cu autoritățile de aplicare a legii pentru identificarea conducătorului auto/contravenientului real, în conformitate cu legislația națională a statelor membre.

Propunerea contribuie la îmbunătățirea aplicării transfrontaliere a sancțiunilor, deoarece măsurile menite să îmbunătățească investigarea și identificarea persoanei răspunzătoare vor avea un impact pozitiv atât în ceea ce privește numărul de încălcări cercetate cu succes, cât și în ceea ce privește ratele mai ridicate de sancționare datorită tratamentului egal al conducătorilor auto.

Propunerea introduce măsuri de îmbunătățire a protecției drepturilor fundamentale ale conducătorilor auto nerezidenți, pentru a se asigura că scrisoarea de informare sau documentele ulterioare emise de autoritățile de aplicare a legii cu privire la încălcare conțin toate informațiile necesare cu privire la procedurile administrative sau penale, sunt redactate într-o limbă pe care conducătorii auto o înțeleg, iar autenticitatea acestor documente poate fi verificată.

În sfârșit, propunerea vizează îmbunătățirea aplicării transfrontaliere a normelor de circulație legate de siguranța rutieră pe baza intervenției existente. Aceasta înseamnă că scenariul de referință conține deja unele măsuri de soluționare a problemelor identificate. Măsurile incluse în propunere sunt în principal de natură tehnică și completează normele existente, acceptând totodată că armonizarea sistemelor juridice naționale, inclusiv a procedurilor care stau la baza cercetării transfrontaliere a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și a aplicării transfrontaliere a sancțiunilor pentru astfel de încălcări, care ar putea crește considerabil proporția anchetelor reușite, nu reprezintă o opțiune fezabilă.

Datorită extinderii preconizate a domeniului de aplicare al propunerii și simplificării procedurii de investigare transfrontaliere a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, aceasta fiind adaptată la constatarea în masă a încălcărilor calificate adesea drept contravenții și digitalizată prin crearea unui portal și a unor

platforme informatice specifice, va fi posibil să se investigheze cu succes mai multe încălcări, reducând astfel impunitatea contraveniențelor nerezidenți. În consecință, conducătorii auto nerezidenți își vor adapta comportamentul pe șosele. Se preconizează că acest lucru va duce la săvârșirea unui număr mai mic de încălcări cu vehicule înmatriculate în străinătate în comparație cu scenariul de referință.

1.4.4. *Indicatori de performanță*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.

Comisia va monitoriza următorii indicatori de performanță privind punerea în aplicare și eficacitatea aplicării inițiativei/intervenției (articolul 6 din propunere):

- numărul total de încălcări înregistrate ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră aflate sub incidența directivei și care sunt constatate automat sau fără identificarea la fața locului a persoanei răspunzătoare;
- numărul de încălcări înregistrate ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră aflate sub incidența directivei, sunt săvârșite cu vehicule înmatriculate într-un stat membru diferit de statul membru în care a avut loc încălcarea și au fost constatate automat sau fără identificarea la fața locului a persoanei răspunzătoare;
- numărul echipamentelor de constatare automată fixe sau amovibile, de exemplu al camerelor de monitorizare a vitezei;
- numărul sancțiunilor financiare plătite voluntar de către nerezidenți;
- numărul de cereri transmise electronic în cadrul procedurii de asistență reciprocă (investigare ulterioară) și numărul cererilor de acest tip în urma cărora nu s-au furnizat informații;
- numărul de cereri transmise electronic privind notificarea documentelor și numărul cererilor de acest tip în cazul cărora notificarea documentelor nu a fost posibilă.

1.5. **Motivele propunerii/inițiativei**

1.5.1. *Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei*

Nu sunt stabilite cerințe specifice care să trebuiască îndeplinite pe termen scurt sau lung. Cu toate acestea, este de așteptat ca pe termen scurt inițiativa să reducă în mod semnificativ impunitatea contraveniențelor nerezidenți, bazându-se în același timp pe directiva actuală, care a contribuit în mod remarcabil la eliminarea anonimatului acestora. Pe termen lung, se preconizează o reducere mai vizibilă a accidentelor soldate cu decese și cu vătămări corporale grave în care sunt implicați conducători auto nerezidenți.

1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

Valoarea adăugată a inițiativei este similară cu valoarea adăugată europeană a directivei actuale. Acordurile bilaterale și multilaterale existente (cum ar fi Acordul CBE al Forumului de la Salzburg) nu ar fi în măsură să atingă același nivel de

eficacitate ca directiva în ceea ce privește atât eliminarea impunității contraveniențelor nerezidenți, cât și asigurarea unui tratament egal pentru toți utilizatorii drumurilor. Evaluarea directivei a arătat că, dacă statele membre doresc să obțină aceleași rezultate prin încheierea de acorduri bilaterale, ar trebui semnate sute de astfel de acorduri, ceea ce ar determina o complexitate enormă și posibile inconsecvențe, iar în cele din urmă ar genera costuri semnificative pentru administrațiile naționale. Prin urmare, valoarea adăugată a acțiunii UE poate fi privită și din perspectiva eficienței, având în vedere că un cadru unic asigură o eficiență mai mare.

Deficiențele actualei directive – în special lipsa sa de eficacitate – pot fi eliminate doar printr-o acțiune la nivelul UE. Numai un instrument al UE poate asigura aplicarea transfrontalieră coerentă și eficientă la nivelul UE a normelor de circulație legate de siguranța rutieră.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

Evaluarea directivei actuale a constatat că aceasta a avut un impact pozitiv în sensul eliminării anonimatului contraveniențelor care au comis o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră în străinătate, întrucât de-a lungul timpului au fost investigate un număr tot mai mare de încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, comise de nerezidenți. Cu toate acestea, măsurile prevăzute de directiva actuală au fost insuficiente pentru a elimina impunitatea acestora. În 2015, aproximativ 50 % din încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră comise de nerezidenți și constatate nu au fost cercetate, iar aproximativ 50 % din sancțiunile financiare pentru acele încălcări care au fost cercetate nu au fost aplicate cu succes. Nu a fost sancționată aproape niciuna dintre încălcările în cazul cărora contravenienții au refuzat să plătească sancțiunile financiare – sancțiunile aplicate cu succes s-au datorat în esență plăților voluntare.

Principala explicație a acestui fapt constă în dificultățile întâmpinate în cooperarea dintre statele membre în ceea ce privește investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și în aplicarea sancțiunilor după schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor, în special în cazul în care se aplică regimuri diferite de răspundere juridică. Totuși, o astfel de cooperare a avut succes între statele membre care au încheiat acorduri bilaterale sau multilaterale în completarea legislației UE.

1.5.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare*

Propunerea de revizuire a Directivei CBE este în concordanță cu alte acte legislative ale UE privind siguranța rutieră. Aceasta face trimitere la Directiva 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule în ceea ce privește clasificarea elementelor de date privind înmatricularea vehiculelor; extinde domeniul de aplicare al Directivei CBE la contravenția de utilizare a unui vehicul supraîncărcat, având prin urmare o legătură strânsă cu aplicarea Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire a greutății maxime și a dimensiunilor maxime autorizate ale vehiculelor; completează Directiva privind permisele de conducere, permițând utilizarea datelor cu caracter personal din registrele permiselor de conducere pentru investigarea transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, informându-i pe contravenienți cu privire la sancțiunile aplicate care le afectează dreptul de a conduce și identificând persoana responsabilă de

încălțările care afectează siguranța rutieră. De asemenea, propunerea este coerentă cu un ansamblu mai larg de instrumente juridice deja instituite și de inițiative în curs la nivelul Uniunii în domeniul cooperării polițienești și judiciare, de care trebuie să se țină seama în contextul prezentei inițiative, cum ar fi procedurile de investigare transfrontalieră existente în temeiul Convenției cu privire la asistența judiciară reciprocă în materie penală între statele membre ale Uniunii Europene, ordinul european de anchetă și Deciziile Prüm, care sunt în curs de revizuire.

Pentru a asigura o abordare coerentă în aplicarea transfrontalieră a normelor de circulație legate de siguranța rutieră, se instituie un pachet de negociere format din trei inițiative – pe lângă prezenta propunere de directivă de modificare a Directivei CBE, pachetul mai conține o propunere de nouă directivă privind permisele de conducere (care să înlocuiască Directiva 2006/126/CE privind permisele de conducere) și o propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind efectul la nivelul Uniunii al decăderii din anumite drepturi de a conduce autovehicule.

1.5.5. *Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor*

Costurile unice care vor fi suportate în 2025 și costurile de ajustare curente care vor fi suportate de Comisie până în 2050 sunt legate în principal de implementarea sistemului informatic care va sprijini interacțiunile dintre autoritățile/organizațiile guvernamentale, persoanele fizice și juridice în cadrul procedurilor administrative și penale transfrontaliere. Funcționalitatea de informare a portalului informatic dedicat se va baza pe portalul existent gestionat de Comisie (*Going Abroad*), iar modernizarea acestui sistem ar reprezenta cea mai bună valorificare a organizării actuale și a resurselor investite până în prezent. Instituirea sistemului informatic nu necesită o creștere a resurselor umane.

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

☐ **durată limitată**

- ☐ de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- ☐ Impact financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată.

☒ **durată nelimitată**

- punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2025 până în 2027,
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)⁷⁴

☒ **Gestiune directă** asigurată de Comisie

- ☐ prin intermediul departamentelor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

☐ **Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;
- ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
- ☐ BEI și Fondului european de investiții;
- ☐ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;
- ☐ organismelor de drept public;
- ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.

– *Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.*

Observații

Punerea în aplicare a propunerii presupune instituirea și întreținerea unui nou sistem informatic. Sistemul ar trebui să conecteze rețelele existente ale sistemelor informatice naționale și ale punctelor de acces interoperabile care funcționează sub responsabilitatea și administrarea individuală a fiecărui stat membru, cu scopul de a asigura un schimb transfrontalier securizat și fiabil de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Comisia va defini soluții informatice adecvate prin intermediul unor acte de punere în aplicare, stabilind

⁷⁴

Explicații detaliate privind metodele de execuție a bugetului, precum și trimiterile la Regulamentul financiar, sunt disponibile pe site-ul BUDGpedia:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

inclusiv proiectul/arhitectura și specificațiile tehnice ale unui portal digital specific și ale sistemelor electronice (platforma sau platformele de interfață) care vor interconecta sistemele naționale în vederea schimbului de informații și pe care statele membre pot alege să le utilizeze. Costurile de ajustare suportate de Comisie vor consta probabil în trei elemente principale de cost (calculate la valoarea actualizată netă), după cum urmează:

- costuri nerecurente (unice) de ajustare în 2025, suportate pentru schimbul de informații între statele membre în ceea ce privește verificarea scrisorii de informare și a documentelor ulterioare prin intermediul portalului informatic dedicat, estimate la 405 000 EUR;
- costuri nerecurente (unice) de 70 000 EUR, prevăzute în 2025 pentru realizarea portalului informatic dedicat;
- costurile de ajustare curente (pentru dezvoltarea, întreținerea și sprijinirea portalului informatic dedicat), estimate la aproximativ 50 000 EUR pe an și destinate unui schimb mai interactiv de informații între autoritățile de aplicare a legii din statele membre și cetățeni/utilizatorii drumurilor, nu numai cu privire la normele de circulație aplicabile legate de siguranța rutieră în vigoare (site-ul *Going Abroad* existent al Comisiei), ci și cu privire la schemele de sancțiuni aplicabile și la căile de atac.

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile.

Sarcinile executate direct de către DG MOVE vor urma ciclul anual de planificare și monitorizare, astfel cum este implementat în cadrul Comisiei și al agențiilor executive, inclusiv în ceea ce privește raportarea rezultatelor în raportul anual de activitate al DG MOVE.

Comisia va monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea aplicării inițiativei/intervenției prin raportarea unor indicatori specifici (articolul 6 din propunere), printre care se regăsesc, de exemplu, numărul cererilor adresate/primate în mod automatizat de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea către/de la statul membru în care este înmatriculat vehiculul sau numărul de încălcări înregistrate ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră care sunt constatate automat sau fără identificarea la fața locului a persoanei răspunzătoare și care sunt comise cu vehicule înmatriculate în străinătate sau numărul echipamentelor de control automat (de exemplu, al camerelor de monitorizare a vitezei) sau al sancțiunilor financiare plătite în mod voluntar de către nerezidenți.

Noua perioadă de raportare a statelor membre se prelungește de la doi ani în prezent la patru ani, pentru a se alinia la calendarul de evaluare al Comisiei și a reduce sarcina administrativă a autorităților naționale. Platforma (platformele) informatice are (au) rolul de a facilita compilarea automată a datelor în funcție de anumite caracteristici de raportare.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Punerea în aplicare a directivei va fi gestionată de unitatea din cadrul DG MOVE responsabilă de domeniul de politică vizat, în cooperare cu alte unități și direcții generale relevante.

Cheltuielile vor fi executate prin gestiune directă, cu aplicarea integrală a dispozițiilor Regulamentului financiar. Strategia de control pentru achiziții și granturi din cadrul DG MOVE include controale juridice, operaționale și financiare *ex ante* specifice cu privire la proceduri (inclusiv, în cazul achizițiilor publice, o revizuire de către comitetul consultativ pentru achiziții publice și contracte), precum și cu privire la semnarea contractelor și a acordurilor. În plus, cheltuielile efectuate pentru achiziționarea de bunuri și servicii fac obiectul unor controale *ex ante* și, atunci când este necesar, al unor controale *ex post* și financiare.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

Risc foarte scăzut Portalul informatic dedicat se va baza pe site-ul *Going Abroad* deja existent (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_ro.htm) și va fi actualizat pentru a deveni mai interactiv și pentru a oferi funcționalități suplimentare. Riscurile identificate sunt legate de utilizarea procedurilor de achiziții publice: întârzierea, disponibilitatea datelor, informarea în timp util a pieței etc.

Aceste riscuri sunt vizate de Regulamentul financiar și sunt atenuate de setul de controale interne implementate de DG MOVE pentru achiziții publice de această valoare.

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscului de eroare (la plată și la închidere)*

Majorarea bugetară solicitată este legată de instituirea și întreținerea sistemului informatic. În ceea ce privește activitățile de control legate de sistemele informatice dezvoltate sau administrate de direcția responsabilă cu propunerea, comitetul director pentru domeniul IT monitorizează în mod regulat bazele de date ale direcției și progresele înregistrate, având în vedere simplificarea și eficiența din punctul de vedere al costurilor a resurselor informatice ale Comisiei.

DG MOVE raportează anual, în raportul său anual de activitate, cu privire la costul controlului activităților sale. Profilul de risc și costul controalelor pentru activitățile de achiziții publice sunt în conformitate cu cerințele.

2.3. **Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor**

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.

Ar urma să se aplice măsurile de prevenire și de protecție uzuale ale Comisiei, mai precis:

- plățile pentru orice fel de servicii sunt verificate de personalul Comisiei înainte de efectuarea plății, ținând seama de toate obligațiile contractuale, principiile economice și bunele practici financiare sau de gestiune. În toate acordurile și contractele încheiate între Comisie și beneficiarii oricăror plăți vor fi incluse dispoziții antifraudă (supraveghere, cerințe privind raportarea etc.);
- pentru a combate fraudele, corupția și alte activități ilegale, se aplică fără restricții dispozițiile Regulamentului (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 1999 privind investigațiile efectuate de Oficiul European Antifraudă (OLAF).

DG MOVE a adoptat o strategie antifraudă (SAF) revizuită în 2020. SAF a DG MOVE se bazează pe strategia antifraudă a Comisiei și pe o evaluare specifică a riscurilor efectuată la nivel intern pentru a identifica domeniile cele mai vulnerabile la fraudă, controalele deja instituite și acțiunile necesare pentru a îmbunătăți capacitatea DG MOVE de a preveni, detecta și corecta fraudă.

Dispozițiile contractuale aplicabile achizițiilor publice asigură faptul că auditurile și controalele la fața locului pot fi efectuate de serviciile Comisiei, inclusiv de OLAF, utilizând dispozițiile standard recomandate de OLAF.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif. ⁷⁵	din partea țărilor AELS ⁷⁶	din partea țărilor candidate și potențial candidate ⁷⁷	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
01	02 20 04 01	Dif.	NU	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare solicitate

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif.	din partea țărilor AELS	din partea țărilor candidate și potențial candidate	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

⁷⁵ Dif. = credite diferențiate/Nedif. = credite nediferențiate.

⁷⁶ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

⁷⁷ Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos. Nu sunt necesare credite suplimentare. Sumele necesare pentru finanțarea proiectului vor fi redistribuite din creditele deja programate în programarea financiară oficială în cadrul posturilor bugetare specifice.

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	01	Piața unică, inovare și sectorul digital
--	----	--

DG: MOVE			Anul 2025 ⁷⁸	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028	Anul 2029+	TOTAL (2025-2050)
• Credite operaționale								
Linia bugetară ⁷⁹ 02 20 04 01	Angajamente	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plăți	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Linia bugetară	Angajamente	(1b)						
	Plăți	(2b)						
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁸⁰								
Linia bugetară		(3)						

⁷⁸ Anul 2025 este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

⁷⁹ În conformitate cu nomenclatura bugetară oficială.

⁸⁰ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (denumite anterior linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

TOTAL credite pentru DG MOVE	Angajamente	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plăți	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plăți	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)						0,051
TOTAL credite de la RUBRICA 1 din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plăți	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

În cazul în care propunerea/inițiativa afectează mai multe rubrici operaționale, a se repeta secțiunea de mai sus:

TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)	Angajamente	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plăți	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice (toate rubricile operaționale)		(6)						
TOTAL credite de la RUBRICILE 1-6 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)	Angajamente	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plăți	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Rubrica din cadrul financiar multianual	7	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

Această secțiune trebuie completată utilizând „datele bugetare cu caracter administrativ” care trebuie introduse mai întâi în [anexa la fișa financiară legislativă](#) (anexa 5 la Decizia Comisiei privind normele interne de execuție a secțiunii „Comisia” din bugetul general al Uniunii Europene), încărcată în DECIDE pentru consultarea interservicii.

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028	Anul 2029+	TOTAL 2025-2050
DG: <.....>							
• Resurse umane							
• Alte cheltuieli administrative							
TOTAL DG <.....>	Credite						

TOTAL credite de la RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)								
---	--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028	Anul 2029+	TOTAL 2025-2050
TOTAL credite de la RUBRICILE 1-7 din cadrul financiar multianual	Angajamente	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plăți	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările			Anul N		Anul N+1		Anul N+2		Anul N+3		A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)						TOTAL	
	REALIZĂRI																	
	Tip ⁸¹	Costur i medii	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costu ri	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr. total	Costuri totale
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ⁸² ...																		
- Realizare																		
- Realizare																		
- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																		
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2 ...																		
- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		
TOTALURI																		

⁸¹ Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construiți etc.).

⁸² Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”.

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N ⁸³	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâtia ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)	TOTAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	-------

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli administrative								
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								

În afara RUBRICII 7⁸⁴ din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli cu caracter administrativ								
Subtotal în afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi acoperit de creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

⁸³ Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Vă rugăm să înlocuiți „N” cu primul an estimat de punere în aplicare (de exemplu: 2021). Se procedează la fel pentru anii următori.

⁸⁴ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.3.1. Necesarul de resurse umane estimat

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări în echivalent normă întreagă

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)							
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)							
20 01 02 03 (în delegații)							
01 01 01 01 (cercetare indirectă)							
01 01 01 11 (cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI) ⁸⁵							
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	- la sediu						
	- în delegații						
01 01 01 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
TOTAL							

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	
Personal extern	

⁸⁵ AC = agent contractual; AL = agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

⁸⁶ Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

- ☒ poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM)

Sumele necesare pentru finanțarea proiectului vor fi redistribuite din linia bugetară 02.200401.

- ☐ necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, sumele aferente și instrumentele propuse a fi utilizate.

- ☐ necesită revizuirea CFM.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, precum și sumele aferente.

3.2.5. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

- ☒ nu prevede cofinanțare din partea terților
- ☐ prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N ⁸⁷	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

⁸⁷

Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Vă rugăm să înlocuiți „N” cu primul an estimat de punere în aplicare (de exemplu: 2021). Se procedează la fel pentru anii următori.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra altor venituri
 - vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli ☐

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁸⁸						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

⁸⁸

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.