2024/3237

30.12.2024

DIRECTIVA (UE) 2024/3237 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 19 decembrie 2024

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 European ([1]),

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ([2]),

întrucât:

(1) Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului ([3]) facilitează schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și, astfel, reduce impunitatea autorilor încălcărilor nerezidenți. Investigarea eficace la nivel transfrontalier a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și aplicarea eficace a sancțiunilor 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) Cunoașterea de către cetățenii Uniunii a normelor de circulație legate de siguranța rutieră în vigoare și a sancțiunilor aplicabile în diferitele state membre și conștientizarea probabilității ridicate a unei sancțiuni inevitabile promovează siguranța rutieră, reducând numărul de încălcări ale normelor de circulație legate de siguranța rutieră și de pericole în traficul rutier.

(3) Experiența autorităților de aplicare a legii implicate în investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră a arătat că actualele prevederi ale Directivei (UE) 2015/413 nu facilitează investigarea eficace a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșite 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 efect negativ asupra siguranței rutiere în Uniune. În plus, drepturile fundamentale și cele procedurale ale conducătorilor auto nerezidenți nu sunt întotdeauna respectate în contextul investigărilor transfrontaliere, în special din cauza lipsei de transparență cu privire la stabilirea cuantumului sancțiunilor financiare și la căile de atac. Prin urmare, prezenta directivă urmărește să îmbunătățească eficacitatea investigării încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșite cu vehicule înmatriculate într-un alt stat membru decât statul membru în care a fost săvârșită încălcarea („statul membru în care s-a săvârșit încălcarea”). Acest lucru ar 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 ar consolida protecția drepturilor fundamentale și procedurale ale conducătorilor auto nerezidenți.

(4) În Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași către „Viziunea zero” din 19 iunie 2019, Comisia și-a reafirmat angajamentul față de obiectivul ambițios de a ajunge la aproape zero decese și zero vătămări grave pe drumurile din Uniune până în 2050 („Viziunea zero”), precum și față de obiectivul pe termen

([1]) JO C 228, 29.6.2023, p. 154.
([2]) Poziția Parlamentului European din 24 aprilie 2024 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 16 decembrie 2024.
([3]) 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).

mediu de a reduce decesele și vătămările grave cu 50 % până în 2030, obiectiv stabilit inițial în Declarația de la Valletta privind siguranța rutieră adoptată la 29 martie 2017 de miniștrii transporturilor din statele membre ale Uniunii. Pentru a atinge aceste obiective, Comisia, în cadrul Comunicării sale din 9 decembrie 2020 intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, și-a anunțat intenția de a revizui Directiva (UE) 2015/413.

(5) Domeniul de aplicare al Directivei (UE) 2015/413 ar trebui să fie 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 (TFUE), încălcările cu privire la care urmează să fie extins domeniul de aplicare al directivei menționate ar trebui să demonstreze o legătură directă cu siguranța rutieră, prin combaterea comportamentului periculos și nechibzuit care prezintă un risc major pentru utilizatorii drumurilor. Extinderea domeniului de aplicare al Directivei (UE) 2015/413 ar trebui să reflecte, de asemenea, progresul tehnic în ceea ce privește depistarea automatizată a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

(6) Încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră sunt clasificate în dreptul intern fie drept contravenții, fie drept infracțiuni. Prin urmare, în funcție de normele procedurale de drept intern aplicabile, astfel de încălcări ar putea da naștere unor proceduri inițiate de autoritățile administrative sau judiciare în fața instanțelor competente în materie administrativă sau penală. În majoritatea cazurilor, astfel de încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră sunt urmărite de statele membre în cursul procesării în masă, ceea ce, în cazurile în care identificarea exactă a conducătorului auto este obligatorie în temeiul legislației statului membru în care s-a săvârșit încălcarea ca o condiție prealabilă pentru aplicarea sancțiunii relevante, împiedică aplicarea efectivă și/sau emiterea unui ordin european de anchetă. Condițiile pentru emiterea unui ordin european de anchetă prevăzut la articolul 6 din Directiva 2014/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([4]) nu sunt îndeplinite în majoritatea cazurilor și, prin urmare, directiva respectivă nu poate fi aplicată, în special atunci când încălcările sunt calificate drept contravenții. În acest context, autoritățile naționale ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, pentru a putea identifica autorii încălcărilor cu gradul de certitudine necesar în temeiul dreptului lor intern, ar trebui să dispună de o procedură eficientă pentru a solicita asistență reciprocă din partea autorităților naționale competente ale statului membru în care este înmatriculat vehiculul cu care a fost săvârșită încălcarea (denumit în continuare „statul membru de înmatriculare”) sau ale statului membru de reședință al persoanei în cauză. Procedura respectivă ar trebui să se bazeze pe măsuri bine determinate, care să nu afecteze grav drepturile persoanelor în cauză. Totuși, acest lucru nu ar trebui să aducă atingere situațiilor în care, în cazuri individuale, se consideră că au fost îndeplinite condițiile pentru aplicarea Directivei 2014/41/UE, caz în care ar trebui să fie aplicate procedurile prevăzute de directiva respectivă de către acele state membre care au obligații în temeiul directivei respective. Ar trebui amintit că un cadru juridic specific al Uniunii reglementează cooperarea judiciară în materie penală, care se bazează pe principiul recunoașterii reciproce a hotărârilor judecătorești și a deciziilor judiciare. Prin urmare, este necesar ca aplicarea Directivei (UE) 2015/413 astfel cum este modificată prin prezenta directivă să nu submineze drepturile și obligațiile statelor membre care decurg din alte dispoziții din dreptul Uniunii în materie penală aplicabile, în special cele prevăzute în Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului ([5]) în ceea ce privește recunoașterea reciprocă a sancțiunilor financiare și în Directiva 2014/41/UE în ceea ce privește procedurile pentru strângerea de probe, și în 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 ([6]) în ceea ce privește procedurile de trimitere și de comunicare a actelor de procedură. În plus, normele procedurale penale prin care se solicită garanții specifice pentru persoanele în cauză și garanțiile procedurale pentru persoanele suspectate și acuzate consacrate în Directivele 2010/64/UE ([7]), 2012/13/UE ([8]), 2013/48/UE ([9]), (UE) 2016/343 ([10]),

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) JO C 197, 12.7.2000, p. 3.

([7]) 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).

([8]) 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).

([9]) 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).

([10]) 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) 2016/800 ([11]) și (UE) 2016/1919 ([12]) ale Parlamentului European și ale Consiliului nu ar trebui nici ele să fie afectate de punerea în aplicare a Directivei (UE) 2015/413.

(7) Ar trebui să fie stabilite responsabilitățile și competențele care revin punctelor naționale de contact, pentru a se asigura că acestea cooperează fără probleme cu toate autoritățile competente implicate în investigarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și care intră sub incidența Directivei (UE) 2015/413 astfel cum este modificată prin prezenta directivă. Punctele naționale de contact ar trebui să fie întotdeauna la dispoziția acestor autorități competente și să răspundă cererilor acestora fără întârzieri nejustificate. Acest lucru ar trebui să se întâmple indiferent de natura încălcării sau de statutul juridic al autorității competente și, mai ales, indiferent dacă autoritatea competentă are competență națională sau subnațională sau locală.

(8) 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.

(9) O serie de state membre se confruntă în prezent cu fenomenul unor încălcări grave ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșite cu autoturisme închiriate în alte state membre. Conducătorii auto ai unor astfel de autoturisme închiriate care săvârșesc o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră rămân nepedepsiți deoarece pot exploata diferențele dintre normele statelor membre, precum și deficiențele în ceea ce privește schimbul de informații și asistența reciprocă.

(10) Punctului național de contact al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea ar trebui să i se permită să efectueze căutări automatizate în registrele vehiculelor, pentru a extrage date privind utilizatorii finali ai vehiculelor, în cazul în care sunt deja disponibile astfel de informații. În plus, ar trebui să fie stabilită o perioadă de păstrare a datelor referitoare la identitatea deținătorilor, a proprietarilor și a utilizatorilor finali anteriori ai vehiculelor, astfel încât autoritățile să dispună de informațiile adecvate necesare investigării.

(11) Este posibil ca persoana în cauză să nu cunoască sistemul juridic al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea și nici să vorbească limba sau limbile oficiale ale acestuia; prin urmare, ar trebui ca drepturile fundamentale și cele procedurale ale persoanelor în cauză să fie mai bine protejate. Pentru realizarea respectivului obiectiv, ar trebui să fie stabilite cerințe minime obligatorii privind conținutul avizului de încălcare a normelor de circulație, iar actualul model de scrisoare de informare, care conține numai informații de bază, astfel cum este prevăzut în anexa II la Directiva (UE) 2015/413, nu ar trebui să mai fie utilizat.

(12) Avizul de încălcare a normelor de circulație ar trebui, ca o cerință minimă, să fie redactat astfel încât să poată fi înțeles de persoanele care nu au pregătire juridică și să conțină informații detaliate privind încadrarea juridică și consecințele juridice ale încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, în special ținând seama de faptul că sancțiunile pentru încălcările care intră sub incidența Directivei (UE) 2015/413 astfel cum a este modificată prin prezenta directivă pot fi de natură nepecuniară, cum este cazul limitărilor dreptului de a conduce al autorului încălcării. Ar trebui să fie avut în vedere și dreptul la apărare, prin furnizarea de informații detaliate privind locul, momentul și modalitatea de exercitare a drepturilor respective în statul membru în care s-a săvârșit încălcarea. În această privință, nerezidenților ar trebui să li se acorde suficient timp pentru a introduce o cale de atac, de exemplu un recurs. După caz, ar trebui să fie inclusă și o descriere a procedurilor efectuate în lipsă, deoarece este posibil ca persoana în cauză să nu intenționeze să revină în statul membru în care s-a săvârșit încălcarea pentru a lua parte la proceduri. De asemenea, opțiunile de plată și modalitățile de diminuare a cuantumului sancțiunilor ar trebui să fie comunicate într-un mod ușor de înțeles, pentru a stimula cooperarea voluntară. În sfârșit, având în vedere că avizul de încălcare a normelor de circulație ar trebui să fie primul document pe care îl primește persoana în cauză, acesta ar trebui să conțină informațiile prevăzute la articolul 13 din Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și

([11]) 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).

([12]) 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).

a Consiliului ([13]), printre care, în temeiul articolului 13 alineatul (2) litera (d) din directiva respectivă, ar trebui să fie incluse 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 Consiliului ([14]). Informațiile respective ar trebui să fie precizate în avizul de încălcare a normelor de circulație fie direct, fie printr-o trimitere la locul în care sunt disponibile. Statele membre trebuie să îi ajute pe utilizatorii drumurilor să verifice autenticitatea avizelor de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare. În acest scop, statele membre trebuie să își comunice reciproc și să transmită Comisiei, prin mijloace securizate, modelele avizelor de încălcare a normelor de circulație și modelele documentelor ulterioare emise de autoritățile lor competente și care se utilizează în cazuri transfrontaliere. Statele membre trebuie, de asemenea, să se informeze reciproc cu privire la autoritățile competente care au dreptul de a emite avizele de încălcare a normelor de circulație și documentele ulterioare.

(13) Atunci când un conducător auto nerezident este verificat la fața locului în cadrul unui control în trafic, iar acțiunea respectivă conduce la inițierea unor proceduri ulterioare legate de o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, ar trebui să fie trimis conducătorului auto nerezident un aviz de încălcare a normelor de circulație. În cazul controalelor la fața locului în legătură cu o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșită de conducătorul auto nerezident și în cazul în care autoritatea competentă a aplicat sancțiunea legată de încălcarea săvârșită determinând conducătorul auto nerezident să plătească amenda la fața locului, acestuia ar trebui să i se pună la dispoziție, la fața locului, numai anumite elemente esențiale ale unui aviz de încălcare a normelor de circulație.

(14) Pentru a se asigura faptul că persoana în cauză este cea care primește efectiv avizul de încălcare a normelor de circulație și eventualele documente ulterioare și pentru a se evita implicarea eronată a unor terți care nu sunt vizați, prezenta directivă ar trebui să prevadă norme privind notificarea avizului privind încălcarea normelor de circulație și a documentelor ulterioare.

(15) Atât avizul de încălcare a normelor de circulație, cât și toate documentele ulterioare esențiale ar trebui să fie comunicate în limba documentului de înmatriculare a vehiculului. În cazurile în care avizul de încălcare a normelor de circulație și documentele ulterioare sunt comunicate într-o limbă pe care persoana în cauză nu o înțelege, persoanei în cauză respective ar trebui să i se permită să solicite recepționarea documentelor ulterioare într-o altă limbă oficială a instituțiilor Uniunii, la alegere, diferită de limba documentului de înmatriculare a vehiculului. Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea ar trebui să dea curs acestei solicitări.

(16) Ar trebui să aibă loc un control juridic efectiv în cazul în care autoritățile competente ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea nu respectă standardele lingvistice, normele privind notificarea documentelor prevăzute în prezenta directivă și dreptul lor intern.

(17) În cazurile în care persoana în cauză nu poate fi identificată, pe baza informațiilor obținute din registrul vehiculelor, cu gradul de certitudine impus de dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, statele membre ar trebui să coopereze pentru a stabili identitatea persoanei în cauză. În acest scop, ar trebui să fie introdusă o procedură de asistență reciprocă care să vizeze identificarea persoanei în cauză, fie printr-o cerere de confirmare, pe baza informațiilor deținute deja de autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, fie printr-o cerere de efectuare a unei anchete specifice de către autoritatea competentă relevantă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință.

(18) Autoritățile competente ale statelor membre ar trebui să utilizeze un formular electronic standard de cerere de asistență reciprocă și de răspuns la aceasta, în scopul de a furniza informațiile suplimentare solicitate de autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, necesare în scopul identificării persoanei în cauză. Statele membre ar trebui să utilizeze punctele lor naționale de contact pentru a permite un transfer extrem de securizat și eficient atât al cererilor de asistență reciprocă transmise, cât și al răspunsurilor recepționate la acestea. Informațiile solicitate ar trebui să fie colectate fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termenele menționate în prezenta directivă. Atunci când colectează informațiile și răspunde la cererea de asistență, statul membru de înregistrare sau statul membru de reședință care a primit cererea ține seama atât de necesitatea ca persoana în cauză să fie notificată în timp util, cât și de necesitatea ca statul membru în care s-a săvârșit încălcarea care a formulat cererea să poată lua măsurile necesare în timp util, în special ținând seama de termenele de prescripție prevăzute în dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea.

([13]) 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).

([14]) 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).

(19) Motivele pentru care autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință poate să refuze acordarea de asistență reciprocă pentru identificarea persoanei în cauză ar trebui să fie precizate. În special, ar trebui să fie introduse garanții în scopul de a se evita dezvăluirea identității persoanelor protejate, cum ar fi martorii protejați, atunci când se acordă asistență reciprocă.

(20) Statelor membre ar trebui să li se permită să utilizeze aceleași proceduri naționale pe care le-ar fi utilizat în cazul în care încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră ar fi fost săvârșită de unul dintre rezidenții lor, pentru a identifica persoana în cauză care nu este rezidentul lor. Ar trebui să fie consolidată securitatea juridică în ceea ce privește aplicabilitatea măsurilor specifice luate în cadrul procedurilor respective, și anume în ceea ce privește documentele care presupun confirmarea sau infirmarea săvârșirii încălcării sau care impun persoanelor în cauză obligația de a coopera la identificarea persoanei răspunzătoare. Întrucât măsurile respective ar trebui să aibă aceleași efecte juridice asupra persoanelor în cauză ca în cazurile interne, ar trebui ca persoanele respective să beneficieze și de aceleași standarde în ceea ce privește drepturile fundamentale și procedurale.

(21) În cazul în care dreptul Uniunii sau dreptul intern 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 persoanelor nerezidente în cauză.

(22) În cazul în care nu este posibilă comunicarea documentelor prin poștă, prin trimitere recomandată, prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice de aceeași valoare, autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea ar trebui să poată recurge la autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință pentru a notifica persoanei în cauză documentele și comunicările în conformitate cu propriul lor drept intern care reglementează notificarea documentelor. Statele membre ar trebui să recurgă la punctele lor naționale de contact pentru a permite un transfer securizat și eficient atât al cererii trimise privind comunicarea unor acte de procedură, cât și al răspunsului primit la aceasta.

(23) Trebuie să fie pus accentul pe existența unei probleme importante legate de nesancționarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșite de nerezidenți și că modificarea articolului 1 din Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului prin care se stabilește definiția unei decizii ar putea să nu fie suficientă pentru a soluționa în mod eficace această problemă.

(24) Întrucât Decizia-cadru 2005/214/JAI nu este adaptată pentru procesarea în masă a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră care atrag sancțiuni pecuniare mici, adesea calificate drept contravenții, și pentru a asigura tratamentul egal al conducătorilor auto rezidenți și nerezidenți, prin prezenta directivă ar trebui să fie stabilite dispoziții specifice pentru a acorda statelor membre posibilitatea de a executa la nivel transfrontalier deciziile administrative privind amenzile rutiere și de a acorda asistență reciprocă în vederea executării respective. Acest lucru nu împiedică aplicarea Deciziei-cadru 2005/214/JAI.

(25) Revine Comisiei, în cooperare cu statele membre, să efectueze o revizuire a soluțiilor pentru accesul transfrontalier electronic la registrele cu încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră gestionate de autoritățile naționale, în vederea evaluării modalităților de îmbunătățire a accesului cetățenilor la avizele de încălcare a normelor de circulație și la documentele ulterioare adresate acestora.

(26) 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, pe baza cadrului tehnic deja existent, căutarea automatizată a datelor privind înmatricularea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2015/413 ar trebui să fie efectuată numai prin utilizarea aplicației informatice extrem de securizate a Sistemului de informații european privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS) și a versiunilor modificate ale aplicației informatice respective. Această aplicație informatică ar trebui să permită statelor membre să realizeze un schimb rapid, eficient din punctul de vedere al costurilor, securizat și fiabil de date specifice privind înmatricularea vehiculelor, sporind astfel eficiența investigării încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Statele membre nu ar trebui să facă schimb de informații prin alte mijloace, care ar fi mai puțin eficiente din punctul de vedere al costurilor și ar putea să nu asigure protecția datelor transmise. În cadrul procesului de schimb de date privind înmatricularea vehiculelor, autoritățile competente s-ar putea confrunta cu cereri anormale care ar putea conduce la suspiciuni de utilizare abuzivă a procesului de schimb de informații și ar putea necesita luarea de măsuri adecvate de către autoritățile competente. Astfel de cereri anormale ar putea fi, în special, cereri neobișnuite ca frecvență sau conținut, cereri bruște sau care vizează numai anumite încălcări. Statele membre ar trebui să utilizeze EUCARIS în mod specific pentru căutări automatizate ale datelor privind înmatricularea vehiculelor și pentru acordarea de asistență reciprocă în identificarea persoanei în cauză, de asistență reciprocă în notificarea avizului de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare, precum și de asistență reciprocă în cadrul activităților de aplicare a legii.

(27) Pentru a preveni practicile abuzive survenite în timpul punerii în aplicare a Directivei (UE) 2015/413 și pentru a proteja drepturile fundamentale ale cetățenilor vizați de procedurile transfrontaliere instituite prin directiva respectivă astfel cum este modificată prin prezenta directivă, statele membre ar trebui să se asigure că autoritățile lor competente și punctele lor naționale de contact responsabile cu punerea în aplicare a Directivei (UE) 2015/413 astfel cum este modificată prin prezenta directivă respectă pe deplin obligațiile care le revin, fără a împuternici entitățile juridice private sau gestionate în regim privat să desfășoare activitățile legate de punerea în aplicare a prezentei directive. În special, dreptul la protecția datelor cu caracter personal ale persoanelor în cauză, dreptul la bună administrare, dreptul la o cale de atac efectivă și la un proces echitabil, dreptul la prezumția de nevinovăție și dreptul la apărare, precum și buna funcționare a mecanismului de schimb transfrontalier de informații instituit prin Directiva (UE) 2015/413 impun faptul că numai autoritățile naționale competente desemnate și punctele naționale de contact desemnate pot iniția, desfășura și asigura respectarea procedurilor legate de încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Acest lucru nu aduce atingere posibilității ca autoritățile competente să se bazeze pe serviciile de asistență tehnică furnizate de entități juridice private sau gestionate în regim privat, cum ar fi serviciile poștale, construirea sau întreținerea radarelor și analiza consumului de droguri sau de alcool de către laboratoarele private. O perioadă de tranziție de doi ani ar permite statelor membre care au recurs la entități juridice private sau gestionate în regim privat în cadrul punerii în aplicare a prezentei directive să se asigure că autoritățile lor competente sunt pe deplin operaționale și sunt în măsură să gestioneze procedurile referitoare la schimbul transfrontalier cu respectarea deplină a normelor prevăzute în Directiva (UE) 2015/413 astfel cum este modificată prin prezenta directivă.

(28) Sfera de cuprindere a informațiilor pe care statele membre le raportează Comisiei ar trebui să fie extinsă pentru a include elemente strâns legate de obiectivul de îmbunătățire a siguranței rutiere și informații privind numărul de încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșite de conducătorii auto ai vehiculelor înmatriculate într-o țară terță și detectate de o autoritate competentă a unui stat membru. Scopul acestei extinderi este de a permite Comisiei să analizeze situația actuală din statele membre și să propună inițiative pe o bază faptică solidă. Pentru a compensa sarcina administrativă suplimentară suportată de autoritățile statelor membre și pentru a alinia raportarea la calendarul de evaluare al Comisiei, perioada de raportare ar trebui să fie prelungită. Ar trebui să fie acordată o perioadă de tranziție, astfel încât perioada de raportare de doi ani în curs să se poată încheia fără sincope.

(29) Pentru a atinge obiectivele prezentate în Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași către „Viziunea zero”, ar putea fi luat în considerare modul de abordare a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșite de conducătorii auto ai vehiculelor înmatriculate în țări terțe. În acest scop, trebuie să fie explorate diferite mijloace de îmbunătățire a cooperării și a schimbului de informații între statele membre și țările terțe cu privire la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, cu condiția ca persoanele în cauză să beneficieze de o protecție echivalentă și ca normele privind transferul de date cu caracter personal către țări terțe să fie respectate. De asemenea, este necesar să se exploreze soluții digitale specifice. Acest lucru nu ar aduce atingere dreptului statelor membre de a încheia acorduri bilaterale sau multilaterale cu țări terțe privind cooperarea în ceea ce privește sancționarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

(30) Prezenta directivă nu ar trebui să împiedice statele membre să încheia acorduri bilaterale sau multilaterale și să aplice astfel de acorduri între ele, în măsura în care astfel de acorduri ar depăși procedurile prevăzute în prezenta directivă și ar contribui la simplificarea sau la facilitarea acestora.

(31) Întrucât datele referitoare la identificarea persoanei în cauză 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 să fie aliniate la noul cadru juridic.

(32) În temeiul articolului 62 alineatul (6) din Directiva (UE) 2016/680, Comisia a revizuit celelalte acte juridice 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 directiva respectivă și de a prezenta, 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. Respectiva revizuire prezentată în Comunicarea Comisiei din 24 iunie 2020 intitulată „Calea de urmat pentru alinierea acquis-ului din fostul al treilea pilon la normele privind protecția datelor” a condus la identificarea Directivei (UE) 2015/413 ca fiind unul dintre actele care au trebuit să fie modificate. Prin urmare, ar trebui să se clarifice în prezenta directivă că prelucrarea datelor cu caracter personal ar trebui să respecte și Directiva (UE) 2016/680 în cazul în care prelucrarea se încadrează în domeniul de aplicare material și personal al acesteia.

(33) 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) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului ([15]), în cazul în care prelucrarea se încadrează în domeniul de aplicare material și personal al fiecăruia dintre aceste acte.

(34) Temeiul juridic al activităților de prelucrare necesare pentru a stabili identitatea persoanei în cauză și pentru a comunica avizul de încălcare a normelor de circulație și documentele ulterioare persoanei în cauză este prevăzut în Directiva (UE) 2015/413, cu respectarea articolului 6 alineatul (1) primul paragraf litera (e) și, după caz, a articolului 10 din Regulamentul (UE) 2016/679 și a articolului 8 din Directiva (UE) 2016/680. În conformitate cu aceleași norme, prezenta directivă stabilește temeiul juridic al obligației statelor membre de a prelucra date cu caracter personal în scopul acordării de asistență reciprocă pentru identificarea persoanelor în cauză.

(35) În unele state membre, datele cu caracter personal ale persoanelor nerezidente în cauză sunt stocate într-o rețea de servere (denumită în continuare „cloud"). Fără a aduce atingere normelor privind încălcarea securității datelor cu caracter personal prevăzute în Regulamentul (UE) 2016/679 și în Directiva (UE) 2016/680 și normelor privind incidentele de securitate și de încălcare a securității datelor cu caracter personal prevăzute în Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului ([16]), statele membre ar trebui să se asigure că se informează reciproc cu privire la incidentele de securitate cibernetică care privesc datele respective.

(36) Comisia ar trebui să ofere sprijin financiar proporționat pentru inițiativele care îmbunătățesc cooperarea transfrontalieră în ceea ce privește asigurarea respectării normelor de circulație legate de siguranța rutieră în Uniune. Acest sprijin poate fi oferit și pentru campanii de informare în întreaga Uniune cu privire la diferențele existente în dreptul intern, cu un accent deosebit pe țările învecinate.

(37) Ar trebui să fie creat un portal online (denumit în continuare „portalul CBE") care să ofere utilizatorilor drumurilor din Uniune informații cuprinzătoare cu privire la normele de circulație legate de siguranța rutieră în vigoare în statele membre. Astfel de informații trebuie să fie inteligibile și accesibile. Acestea ar trebui să includă informații privind căile de atac, drepturile acordate persoanelor vizate în temeiul Directivei (UE) 2015/413 astfel cum este modificată prin prezenta directivă, inclusiv opțiunile lingvistice, informații privind normele de protecție a datelor și sancțiunile aplicabile, inclusiv, după caz, repercusiunile nefinanciare aplicabile, precum și sistemele și mijloacele disponibile pentru plata amenzilor aplicate pentru încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Repercusiunile nefinanciare se referă la sistemele de puncte de penalizare sau la faptul că, atunci când este săvârșită o anumită încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, aceasta poate conduce la decăderea din dreptul de a conduce prin retragerea temporară sau permanentă a permisului de conducere al persoanei în cauză.

(38) Statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a se asigura că veniturile generate de sancțiunile financiare pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, aplicate în temeiul Directivei (UE) 2015/413 astfel cum este modificată prin prezenta directivă, sunt utilizate pentru a spori siguranța rutieră și pentru a asigura transparența măsurilor de siguranță rutieră.

(39) Pentru a lua în considerare progresele tehnice relevante sau modificările aduse actelor juridice relevante ale Uniunii, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește actualizarea anexei la prezenta directivă prin modificarea acesteia. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ([17]). În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(40) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Directivei (UE) 2015/413, ar trebui să fie conferite Comisiei competențe de executare pentru a stabili procedurile, conținutul și specificațiile tehnice, inclusiv măsurile de securitate cibernetică, pentru căutările automatizate care urmează să fie efectuate în contextul investigării încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, conținutul formularului electronic

([15]) 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).

([16]) 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).

([17]) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

standard al cererii și mijloacele de transmitere a informațiilor referitoare la cererea de asistență reciprocă pentru identificarea persoanei în cauză, conținutul formularelor electronice prin care se solicită asistență reciprocă pentru notificarea avizului de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare, precum și modalitățile de utilizare și întreținere a portalului CBE. Soluțiile tehnice ar trebui să fie armonizate cu Cadrul european de interoperabilitate și cu soluțiile relevante privind „Europa interoperabilă" menționate în Regulamentul (UE) 2024/903 al Parlamentului European și al Consiliului ([18]). Competențele de executare ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([19]). Totuși, până când actele de punere în aplicare adoptate de Comisie devin aplicabile, ar trebui să se aplice măsuri tranzitorii pentru schimbul automatizat de date privind înmatricularea vehiculelor pe baza sistemului electronic existent, pentru a garanta un schimb de date fluid.

(41) Statele membre trebuie să se asigure că există mecanisme adecvate și eficace pentru aplicarea sau perceperea sancțiunilor financiare.

(42) Întrucât obiectivele prezentei directive, și anume asigurarea unui nivel ridicat de protecție a tuturor utilizatorilor drumurilor din Uniune și a aplicării unui tratament egal persoanelor în cauză 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 persoanelor în cauză nerezidente în cazul în care încălcările respective 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 către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele prezentei directive, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

(43) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 și a emis un aviz la 24 aprilie 2023.

(44) Prin urmare, Directiva (UE) 2015/413 ar trebui să fie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

1. Titlul directivei se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații și a asistenței reciproce privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră".

2. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 1*

Obiectiv

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

3. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) paragraful existent se numerotează, devenind alineatul (1);

([18]) Regulamentul (UE) 2024/903 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 martie 2024 de stabilire a unor măsuri pentru un nivel ridicat de interoperabilitate a sectorului public în întreaga Uniune (Regulamentul privind Europa interoperabilă) (JO L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([19]) 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).

(b) la alineatul (1), se adaugă următoarele litere:

„(i) nepăstrarea unei distanțe sigure față de vehiculul din față;

(j) depășirea periculoasă;

(k) parcarea sau oprirea periculoasă;

(l) încălcarea uneia sau mai multor linii continue;

(m) conducerea pe contrasens;

(n) nerespectarea normelor privind crearea și utilizarea coridoarelor de urgență sau privind cedarea trecerii pentru vehiculele folosite de serviciile de urgență;

(o) utilizarea unui vehicul supraîncărcat;

(p) nerespectarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor;

(q) părăsirea locului accidentului;

(r) nerespectarea normelor la trecerea la nivel cu calea ferată.";

(c) la alineatul (1), se adaugă următorul paragraf:

„Prin derogare de la primul paragraf litera (p), prezenta directivă nu se aplică comportamentelor care constituie o nerespectare a normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor în următoarele cazuri:

(a) informațiile referitoare la limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, la starea actuală a accesului și la condițiile de circulație în zonele cu restricții de acces al vehiculelor, iar datele privind restricțiile permanente de acces al vehiculelor nu au fost create și puse la dispoziție prin intermediul punctului național de acces în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei (*);

(b) nerespectarea de către conducătorul auto a normelor privind tarifele și alte taxe care trebuie plătite înainte de intrarea într-o zonă care face obiectul unor restricții de acces al vehiculelor.

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

(d) se adaugă următorul alineat:

„(2) 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 ([1])*;

(b) Directiva 2014/41/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([2])*;

(c) procedurile de notificare a actelor de procedură prevăzute la articolul 5 din Convenția elaborată de Consiliu în conformitate cu articolul 34 din Tratatul privind Uniunea Europeană, cu privire la asistența judiciară reciprocă în materie penală între statele membre ale Uniunii Europene ([3])*;

(d) dispozițiile referitoare la drepturile persoanelor suspectate și acuzate prevăzute în Directivele 2010/64/UE ([4])*, 2012/13/UE ([5])*, 2013/48/UE ([6])*, (UE) 2016/343 ([7])*, (UE) 2016/800 ([8])* și (UE) 2016/1919 ale Parlamentului European și ale Consiliului ([9])*.

([1])* 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).
([2])* 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).
([3])* JO C 197, 12.7.2000, p. 3.
([4])* 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).
([5])* 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).
([6])* 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).
([7])* 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).
([8])* 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).
([9])* 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)."

4. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

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

„(a) «vehicul» înseamnă orice mijloc de transport care face obiectul înmatriculării în conformitate cu dreptul intern al statului membru de înmatriculare sau al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, care este utilizat în mod normal pentru transportul rutier de persoane sau mărfuri, inclusiv ansamblurile de vehicule sau remorcile;";

(b) 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, astfel cum este definită în dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;";

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

„(l) «punct național de contact» înseamnă autoritățile desemnate în scopul schimbului automatizat de date transmise și recepționate privind înmatricularea vehiculelor, al transmiterii și primirii cererilor de asistență reciprocă pentru a identifica persoana în cauză, al transmiterii și primirii cererilor de asistență reciprocă pentru a trimite persoanei în cauză avizul de încălcare a normelor de circulație sau documentele ulterioare și al transmiterii și primirii cererilor de asistență reciprocă, precum și al răspunsurilor la acestea pentru executarea deciziilor administrative finale cu privire la amenzile rutiere aplicate pentru încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră;";

(d) se adaugă următoarele litere:

„(o) «nepăstrarea unei distanțe sigure față de vehiculul din față» înseamnă nemenținerea unei distanțe suficiente față de vehiculul din față, astfel cum este definită în dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(p) «depășire periculoasă» înseamnă depășirea unui alt vehicul sau a unui alt utilizator al drumului într-un mod care încalcă normele privind depășirea, astfel cum este definită în dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(q) «parcare periculoasă sau oprire periculoasă» înseamnă parcarea sau oprirea vehiculului într-un mod care încalcă normele aplicabile privind parcarea sau oprirea într-un mod periculos, astfel cum este definită în dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea; neplata taxelor de parcare și alte contravenții similare nu sunt considerate parcare sau oprire periculoasă;

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

(s) «conducere pe contrasens» înseamnă conducerea unui vehicul în sensul opus sensului de circulație desemnat, astfel cum este definită în dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(t) «nerespectarea normelor privind crearea și utilizarea coridoarelor de urgență sau privind cedarea trecerii pentru vehiculele folosite de serviciile de urgență» înseamnă nerespectarea normelor aplicabile care permit trecerea vehiculelor folosite de serviciile de urgență, cum ar fi vehiculele de poliție, de salvare sau de pompieri, pentru a ajunge la locul urgenței, astfel cum este definită în dreptul intern al 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 a acestuia sau greutatea maximă autorizată pe osie, astfel cum sunt prevăzute în actele cu putere de lege și actele administrative naționale de transpunere a Directivei 96/53/CE a Consiliului (*) sau, în cazul vehiculelor sau al operațiunilor pentru care directiva respectivă nu stabilește astfel de cerințe, în dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(v) «aviz de încălcare a normelor de circulație» înseamnă prima decizie sau orice alt document adresat persoanei în cauză din partea autorității competente a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(w) «document ulterior» înseamnă orice decizie sau orice alt document pe care autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea le emite ulterior avizului de încălcare a normelor de circulație în legătură cu avizul respectiv sau cu încălcarea în cauză a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, până în etapa căii de atac în fața unei autorități competente care are competența de a adopta decizii obligatorii din punct de vedere juridic;

(x) «persoană în cauză» înseamnă persoana identificată, în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, ca fiind personal răspunzătoare pentru o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră menționată la articolul 2 alineatul (1) sau deținătorul, proprietarul, utilizatorul final ori conducătorul auto al vehiculului cu care a fost săvârșită o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră menționată la articolul 2 alineatul (1), indiferent dacă nu este identificată ca fiind personal răspunzătoare în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(y) «utilizator final» înseamnă orice persoană care nu este deținătorul sau proprietarul vehiculului, ci o altă persoană indicată în registrul vehiculelor din statul membru de înmatriculare, care este autorizată să utilizeze în mod legal vehiculul respectiv sau poate fi responsabilă de operațiunile sale zilnice, în special în baza unui contract de leasing sau de închiriere pe termen lung ori ca parte a unui parc de vehicule aflat la dispoziția angajaților;

(z) «stat membru de reședință» înseamnă orice stat membru care poate fi considerat, cu un grad rezonabil de certitudine, locul reședinței obișnuite a persoanei în cauză;

(aa) «nerespectarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor» înseamnă nerespectarea reglementărilor privind accesul stabilite pentru toate sau anumite categorii de vehicule în scopul siguranței rutiere care sunt clar și vizibil delimitate, cum ar fi zonele pentru pietoni și școli și benzile pentru biciclete, astfel cum sunt definite în dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(ab) «părăsirea locului accidentului» înseamnă o situație în care conducătorul auto părăsește locul după ce a cauzat un accident sau o coliziune rutieră pentru a evita consecințele accidentului sau ale coliziunii rutiere, astfel cum este definită în dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(ac) «nerespectarea normelor la trecerea la nivel cu calea ferată» înseamnă neoprirea la o trecere la nivel cu calea ferată sau acționarea într-un mod periculos la o trecere la nivel cu calea ferată, astfel cum este definită în dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(ad) «autoritate competentă» înseamnă autoritatea responsabilă cu înmatricularea vehiculelor sau cu înregistrarea permiselor de conducere, cu inițierea procedurilor ulterioare sau a investigării încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) ori cu aplicarea sancțiunilor relevante, în conformitate cu dreptul intern al statului său membru.

(*) 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)."

5. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 3a*

Puncte naționale de contact

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

(a) schimbul automatizat de date privind înmatricularea vehiculelor în conformitate cu articolul 4;

(b) primirea și transmiterea cererilor de asistență reciprocă, precum și a răspunsurilor la acestea, pentru a identifica persoana în cauză în conformitate cu articolul 5c;

(c) primirea și transmiterea cererilor de asistență reciprocă, precum și a răspunsurilor la acestea, pentru a-i notifica persoanei în cauză avizul de încălcare a normelor de circulație sau documentele ulterioare în conformitate cu articolul 5e; și

(d) primirea și transmiterea cererilor de asistență reciprocă, precum și a răspunsurilor la acestea, pentru executarea deciziilor administrative finale cu privire la amenzile rutiere aplicate pentru încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră în conformitate cu articolul 5f.

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

(2) Statele membre se asigură că punctele lor naționale de contact cooperează între ele astfel încât să asigure comunicarea în timp util a tuturor informațiilor necesare, precum și respectarea termenelor prevăzute la articolul 5a alineatul (2) și la articolul 5c alineatele (7) și (8).”

6. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 4*

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

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

(a) date privind vehiculele;

(b) date privind deținătorii și, dacă sunt disponibile, date privind proprietarii și utilizatorii finali ai vehiculelor.

Elementele de date menționate la primul paragraf literele (a) și (b) care sunt necesare pentru efectuarea căutărilor corespund celor prevăzute în anexă.

(2) Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că numai autoritățile sale competente au acces la datele privind înmatricularea vehiculelor, prin intermediul punctelor sale naționale de contact. Orice căutări sub formă de cerere transmisă se efectuează de către autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea prin utilizarea unui număr de înmatriculare complet al vehiculului.

Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură totodată că fiecare cerere transmisă include numele autorității competente care a formulat cererea, numele de utilizator al persoanei care se ocupă de cerere și numărul de caz al cererii.

(3) Pentru a stabili dacă o încălcare relevantă a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră a fost săvârșită cu un vehicul, autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea poate solicita accesul, în primul rând prin intermediul punctului său național de contact, la datele tehnice referitoare la vehiculele enumerate în secțiunea 2 părțile I și II din anexă și numai datele tehnice respective.

În cazul în care se stabilește că o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră a fost săvârșită cu un vehicul, autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea poate solicita ulterior, prin intermediul punctului său național de contact, accesul la datele cu caracter personal în ceea ce privește persoana în cauză menționată în secțiunea 2 partea I și părțile III-VI din anexă.

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

(5) Punctul național de contact al statului membru de înregistrare se asigură că atunci când accesează datele de înmatriculare ale vehiculului, autoritățile competente ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea primesc un mesaj specific prin care sunt informate, cel puțin în următoarele cazuri, că:

(a) la momentul săvârșirii încălcării, vehiculul a fost înregistrat ca fiind casat;

(b) la momentul săvârșirii încălcării, vehiculul figura ca fiind furat într-un registru național, oricare ar fi acesta;

(c) la momentul săvârșirii încălcării, plăcuța de înmatriculare a vehiculului figura ca fiind furată într-un registru național, oricare ar fi acesta;

(d) la momentul săvârșirii încălcării, nu se găsesc informații cu privire la vehicul în niciun registru național;

(e) introducerea datelor de căutare este detectată ca fiind incorectă, pe baza unor cerințe naționale privind sintaxa;

(f) informațiile solicitate nu pot fi divulgate în cazul în care acestea ar dezvălui identitatea unei persoane protejate în conformitate cu dreptul intern al statului membru de înmatriculare.

(6) Punctul național de contact al statului membru de înmatriculare se asigură că sunt comunicate numai elementele de date cu caracter personal legate de încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

(7) În ceea ce privește asistența reciprocă prevăzută la articolul 5c, 5e sau 5f, autoritățile competente ale statelor membre se asigură că fiecare cerere de asistență reciprocă include denumirea autorității competente care a formulat cererea, numele de utilizator al persoanei care se ocupă de cerere și numărul de caz al cererii.”

7. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 4a*

Registrele naționale ale vehiculelor

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

(2) În scopul prezentei directive, statele membre păstrează în registrele naționale ale vehiculelor elementele de date enumerate în secțiunea 2 părțile V și VI din anexă, atunci când sunt disponibile, timp de cel puțin 12 luni de la orice schimbare a deținătorului, a proprietarului sau a utilizatorului final al vehiculului, și nu mai mult decât este necesar, după cum se definește în dreptul intern al statelor membre.”

8. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 5*

Avizul de încălcare a normelor de circulație

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

În cazul în care autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea decide să inițieze astfel de proceduri, autoritatea competentă respectivă emite, în termenul prevăzut la articolul 5a alineatul (2), un aviz de încălcare a normelor de circulație prin care informează persoana în cauză cu privire la încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și, după caz, cu privire la decizia de a iniția proceduri ulterioare.

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

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

(a) mențiunea că avizul de încălcare a normelor de circulație este eliberat în scopul aplicării prezentei directive;

(b) denumirea, adresa poștală, numărul de telefon și adresa de e-mail a autorității competente a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(c) toate informațiile relevante privind încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, în special datele privind vehiculul cu care a fost săvârșită încălcarea, inclusiv numărul de înmatriculare al vehiculului, locul, data și ora încălcării, natura încălcării, trimiteri detaliate la dispozițiile legale încălcate și, după caz, date privind dispozitivul utilizat pentru constatarea încălcării;

(d) informații detaliate privind încadrarea juridică a încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, sancțiunile aplicabile și alte consecințe juridice ale încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, inclusiv informații referitoare la decăderea din dreptul de a conduce autovehicule (inclusiv punctele de penalizare sau alte restricții aplicate dreptului de a conduce), în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(e) informații detaliate cu privire la locul, perioada și modul de exercitare a dreptului la apărare sau cu privire la locul, perioada și modul de exercitare a căii de atac împotriva deciziei de urmărire a încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, inclusiv cerințele de admisibilitate a căii de atac respective și termenul până la care poate fi introdusă calea de atac, precum și informații privind posibilitatea și condițiile de aplicare a procedurilor în lipsă, în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(f) după caz, informații privind măsurile luate pentru identificarea persoanei în cauză în conformitate cu articolul 5d și consecințele necooperării;

(g) după caz, informații detaliate privind denumirea, adresa și numărul de cont bancar internațional (IBAN) al autorității la care poate fi achitată o sancțiune financiară aplicată, privind termenul de plată și metodele de plată alternative și accesibile viabile, în special prin aplicații informatice specifice, cu condiția ca metodele respective să fie accesibile atât rezidenților, cât și nerezidenților;

(h) informații clare și cuprinzătoare privind normele aplicabile în materie de protecție a datelor și drepturile persoanelor vizate, inclusiv o indicație privind locul din care se pot obține informațiile furnizate în temeiul articolului 13 din Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului (*), sau în temeiul articolelor 13 și 14 din Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului (**), inclusiv informații cu privire la sursa datelor cu caracter personal, sau o indicație potrivit căreia normele general aplicabile privind protecția datelor sunt disponibile pe portalul CBE menționat la articolul 8 din prezenta directivă;

(i) după caz, informații detaliate cu privire la posibilitatea și modul în care pot fi diminuate sancțiunile pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1), inclusiv prin plata anticipată a unei sancțiuni financiare;

(j) în timpul perioadei de tranziție menționate la articolul 5h alineatul (2) și dacă este cazul, indicarea clară a faptului că entitatea juridică privată care trimite avizul de încălcare a normelor de circulație este împuternicită de autoritatea competentă a statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, astfel cum se menționează la articolul 5h alineatul (1), și delimitarea clară a sumelor revendicate, pe baza temeiului lor juridic;

(k) un link și, dacă este posibil, un cod QR către portalul CBE menționat la articolul 8.

(3) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că un conducător auto nerezident primește un aviz de încălcare a normelor de circulație menționat la alineatul (2), în cazul în care:

(a) conducătorul auto nerezident a fost verificat la fața locului în cadrul unui control în trafic; și

(b) autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea nu a aplicat la fața locului sancțiunea legată de încălcarea săvârșită.

Avizul de încălcare a normelor de circulație este comunicat conducătorului auto nerezident, în conformitate cu articolul 5a alineatele (1) și (2).

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

(a) chitanța pentru tranzacția financiară sau un aviz privind aplicarea unei sancțiuni financiare care trebuie plătită într-un anumit termen;

(b) datele de contact ale autorității competente;

(c) informații cu privire la încălcările săvârșite și, dacă este relevant, cu privire la modul în care astfel de încălcări pot fi evitate pe viitor;

(d) dacă este posibil, un link sau un cod QR către portalul CBE menționat la articolul 8.

Documentele și informațiile menționate la primul paragraf sunt furnizate într-una dintre limbile oficiale ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea sau în orice altă limbă oficială a instituțiilor Uniunii considerată adecvată de către autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea.

(5) La cererea persoanei în cauză și în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că se acordă acces la toate informațiile de care dispune referitoare la investigarea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră care figurează la articolul 2 alineatul (1). Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea poate considera o astfel de solicitare ca fiind o cerere de introducere a unei căi de atac împotriva sancțiunii aplicate, caz în care aduce acest fapt, precum și implicațiile juridice și procedurale ale unei astfel de cereri, la cunoștința persoanei în cauză, în mod clar și concis, în avizul de încălcare a normelor de circulație.

(6) 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), sunt proporționale în vederea asigurării exercitării efective a acestor drepturi și încep să curgă de la data comunicării sau a recepționării, prin poștă sau pe cale electronică, a avizului de încălcare a normelor de circulație sau a deciziei oficiale privind răspunderea persoanei în cauză.

(*) 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).

(**) 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).”

9. Se introduc următoarele articole:

„*Articolul 5a*

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

(1) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea comunică avizul de încălcare a normelor de circulație și documentele ulterioare persoanelor în cauză prin poștă, prin trimitere recomandată, 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 (*), în conformitate cu dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea.

(2) Avizul de încălcare a normelor de circulație adresat deținătorului, proprietarului sau utilizatorului final al vehiculului se emite în termen de cel mult 11 luni de la încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, în cazul în care căutările automatizate prevăzute la articolul 4 alineatul (1) au avut succes și autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea a stabilit identitatea și adresa deținătorului, a proprietarului sau a utilizatorului final al vehiculului, cu gradul de certitudine necesar în temeiul dreptului său intern.

În cazul în care căutările automatizate menționate la articolul 4 alineatul (1) nu au avut succes sau autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea nu a fost în măsură să stabilească identitatea și adresa deținătorului, a proprietarului sau a utilizatorului final al vehiculului cu gradul de certitudine necesar în temeiul dreptului său intern, avizul de încălcare a normelor de circulație se emite în termen de cel mult cinci luni de la data la care autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea a stabilit aceste informații.

(3) Statele membre sunt încurajate să le permită persoanelor în cauză să urmărească de la distanță procedurile judiciare printr-o conexiune video.

Articolul 5b

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

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

În sensul prezentului articol, autoritățile competente ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea decid dacă un document ulterior este esențial. Cu toate acestea, autoritățile competente țin seama de faptul că persoana în cauză trebuie să înțeleagă acuzațiile și să fie în măsură să își exercite pe deplin dreptul la apărare. În acest sens, sunt avute în

vedere, în special, toate informațiile relevante referitoare la încălcare, natura încălcării săvârșite, sancțiunea aplicată, căile de atac împotriva deciziei, termenul prevăzut în acest scop și identificarea organismului la care trebuie introdusă calea de atac.

(2) În fiecare caz în parte, autoritățile competente ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea decid dacă mai există și alte documente esențiale.

(3) Nu este necesar să se traducă acele părți din documentele esențiale care sunt irelevante pentru aducerea la cunoștința persoanei în cauză a acțiunii intentate împotriva sa. Autoritățile competente decid dacă părțile respective sunt relevante în scopurile respective, ținând seama de elementele menționate la alineatul (1) al doilea paragraf.

(4) La cererea persoanei în cauză, autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea permite ca persoana respectivă să primească documentele ulterioare într-o altă limbă oficială a instituțiilor Uniunii care este diferită de limba documentului de înmatriculare a vehiculului.

(5) Statele membre se asigură că traducerea avizului de încălcare a normelor de circulație și a documentelor ulterioare respectă cel puțin calitatea necesară în temeiul articolului 3 alineatul (9) din Directiva 2010/64/UE.

(6) Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea se asigură că, la cererea persoanei interesate, autoritatea competentă în cauză verifică în mod eficace și rapid un aviz de încălcare a normelor de circulație sau un document ulterior notificat persoanei respective, pe motiv că avizul de încălcare a normelor de circulație sau documentul ulterior nu respectă prezentul articol, articolul 5, articolul 5a sau articolul 5e.

Articolul 5c

Asistență reciprocă pentru identificarea persoanei în cauză

(1) Statele membre își acordă reciproc asistență în cazul în care autoritățile competente ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, după ce au epuizat toate celelalte mijloace de care dispun, în special după ce au efectuat o căutare automatizată în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) și au consultat alte baze de date pentru care au primit în mod explicit permisiune în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul intern, tot nu pot identifica persoana în cauză cu gradul de certitudine necesar în temeiul dreptului său intern pentru a iniția sau a derula procedurile ulterioare menționate la articolul 5 alineatul (1).

(2) Statele membre își acordă reciproc asistență în temeiul prezentului articol. Cu toate acestea, în cazul în care, după evaluarea circumstanțelor cazurilor individuale, se stabilește că sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 6 din Directiva 2014/41/UE, statele membre care au obligații în temeiul directivei respective nu pot aplica decât directiva respectivă între ele.

(3) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea hotărăște dacă solicită asistență reciprocă pentru a obține informațiile suplimentare menționate la alineatul (5).

Cererea de asistență reciprocă poate fi inițiată numai de autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, în conformitate cu dreptul intern al statului membru respectiv.

Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea utilizează datele obținute prin asistență reciprocă pentru a stabili identitatea persoanei răspunzătoare pentru încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerată la articolul 2 alineatul (1), săvârșită pe teritoriul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea.

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

(5) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea poate solicita statului membru de înmatriculare sau statului membru de reședință:

(a) să stabilească identitatea și adresa persoanei în cauză, în conformitate cu dreptul intern al statului membru de înmatriculare sau al statului membru de reședință, inclusiv prin utilizarea bazelor de date naționale, cum ar fi registrele permiselor de conducere sau registrele de evidență a populației;

(b) să solicite deținătorului, proprietarului, sau utilizatorului final al vehiculului cu care a fost săvârșită încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră să furnizeze informații cu privire la identitatea, adresa și, dacă sunt disponibile, alte date de contact ale persoanei răspunzătoare pentru încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, în conformitate cu procedurile naționale ale statului membru de înmatriculare sau ale

statului membru de reședință, care trebuie aplicate ca și cum măsura de investigare în cauză ar fi fost dispusă de autoritățile statului membru respectiv.

(6) Cererea structurată electronic cuprinde următoarele informații:

(a) elementele de date referitoare la persoana în cauză, obținute în urma căutării automatizate efectuate în conformitate cu articolul 4 alineatul (1);

(b) dacă este disponibilă, înregistrarea video a conducătorului auto obținută din echipamentul de constatare, în special din camerele de monitorizare a vitezei;

(c) datele referitoare la încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, enumerată la articolul 2 alineatul (1);

(d) date privind vehiculul cu care a fost săvârșită încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră;

(e) un motiv pentru cererea de asistență reciprocă.

(7) Cu excepția cazului în care decid să invoce unul dintre motivele de refuz enumerate la alineatul (8) sau dacă este imposibil să se obțină informațiile solicitate, autoritățile competente ale statului membru de înmatriculare sau ale statului membru de reședință colectează informațiile solicitate menționate la alineatul (5), fără întârzieri nejustificate.

Fără întârzieri nejustificate și în termen de cel mult 2 luni de la data la care autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință a colectat informațiile necesare, aceasta răspunde cererii pe cale electronică prin intermediul punctului său național de contact.

Atunci când colectează informațiile solicitate, autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință respectă formalitățile și procedurile solicitate în mod expres de autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, în măsura în care acestea nu sunt incompatibile cu dreptul lor intern.

(8) Autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință poate refuza să furnizeze informațiile suplimentare solicitate menționate la alineatul (5). Refuzul poate avea loc numai în unul sau mai multe dintre următoarele cazuri:

(a) în dreptul intern al statului membru de înmatriculare sau al statului membru de reședință există o imunitate sau un privilegiu care face imposibilă furnizarea informațiilor;

(b) furnizarea informațiilor solicitate ar contraveni principiului *ne bis in idem*;

(c) furnizarea informațiilor solicitate ar periclita o investigare în curs a unei infracțiuni;

(d) furnizarea informațiilor solicitate ar fi contrară sau ar dăuna intereselor esențiale de siguranță națională ale statului membru de înmatriculare sau ale statului membru de reședință, ar pune în pericol sursa informațiilor sau ar presupune utilizarea de informații clasificate cu privire la activități specifice ale serviciilor de informații;

(e) 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 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene;

(f) furnizarea informațiilor solicitate ar pune în pericol siguranța unei persoane sau ar dezvălui identitatea unei persoane protejate în conformitate cu dreptul intern al statului membru de înmatriculare sau al statului membru de reședință.

În termen de cel mult 2 luni de la data la care autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință decide să aplice un motiv de refuz sau stabilește că este imposibil să se obțină informațiile solicitate, aceasta informează statul membru în care s-a săvârșit încălcarea cu privire la acest lucru prin intermediul punctului său național de contact. Autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință poate decide să nu precizeze care dintre motivele de refuz se aplică în cazurile prevăzute la primul paragraf literele (c), (d) și (f).

Articolul 5d

Măsuri naționale de facilitare a identificării persoanei răspunzătoare

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

(2) În special, autoritățile competente pot:

(a) să notifice documente persoanelor în cauză în legătură cu încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1), inclusiv documente prin care li se solicită persoanelor în cauză să își recunoască răspunderea pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră;

(b) să aplice, în cea mai mare măsură posibilă, obligațiile, inclusiv sancțiunile aferente, aplicate persoanelor în cauză, care sunt relevante pentru identificarea persoanei răspunzătoare.

Articolul 5e

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

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

(a) adresa persoanei căreia îi este destinat documentul este necunoscută, incompletă sau incertă;

(b) în temeiul normelor procedurale prevăzute de dreptul intern al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea este necesară o dovadă privind notificarea documentului, alta decât cea care se poate obține prin poștă, prin trimitere recomandată, prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice echivalente menționate la articolul 5a alineatul (1);

(c) nu a fost posibilă notificarea documentului prin poștă, prin trimitere recomandată, prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice echivalente menționate la articolul 5a alineatul (1);

(d) statul membru în care s-a săvârșit încălcarea are motive întemeiate să considere că notificarea documentului prin poștă, prin trimitere recomandată, prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice echivalente menționate la articolul 5a alineatul (1) va fi ineficace sau este inadecvată în cazul respectiv.

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

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

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

(a) dacă se realizează comunicarea, data notificării și date despre persoana care recepționează documentul;

(b) dacă nu se realizează comunicarea, motivul pentru eșecul comunicării avizului de încălcare a normelor de circulație sau a documentului ulterior.

Răspunsul care atestă reușita comunicării constituie dovada notificării documentului.

Articolul 5f

Asistența reciprocă pentru activitățile de aplicare a legii

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

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

(3) Cererea menționată la alineatul (2) se face numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

(a) decizia privind amenda rutieră este de natură administrativă, definitivă și executorie în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(b) statul membru în care s-a săvârșit încălcarea deține o dovadă a notificării către persoana în cauză a cererii de plată a amenzii rutiere;

(c) persoana în cauză a fost informată și a avut posibilitatea de a exercita căile de atac împotriva deciziei administrative de aplicare a unei amenzi rutiere în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(d) amenda rutieră este mai mare de 70 EUR.

(4) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea transmite, prin intermediul punctului său de contact național, cererea menționată la alineatul (2) statului membru de înmatriculare sau statului membru de reședință într-un formular structurat electronic.

(5) Dacă persoana în cauză poate demonstra că plata amenzii rutiere a fost efectuată, autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință notifică cu promptitudine acest lucru autorității competente a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea.

(6) Autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință recunoaște decizia administrativă privind o amendă rutieră care a fost comunicată în temeiul prezentului articol fără a fi necesară nicio altă formalitate și ia imediat toate măsurile necesare pentru executarea acesteia, cu excepția cazului în care respectiva autoritate competentă decide să invoce unul dintre motivele pentru nerecunoaștere sau pentru neexecutare enumerate la alineatul (8).

(7) Executarea deciziei privind o amendă rutieră face obiectul actelor cu putere de lege și normelor administrative aplicabile în statul membru de înmatriculare sau în statul membru de reședință.

(8) Autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință poate refuza să recunoască sau să execute decizia administrativă privind o amendă rutieră. Refuzul poate avea loc numai dacă s-a stabilit una dintre următoarele situații:

(a) executarea deciziei privind o amendă rutieră ar fi contrară principiului *ne bis in idem*;

(b) în dreptul intern al statului membru de înmatriculare sau al statului membru de reședință există o imunitate care face imposibilă executarea deciziei administrative privind o amendă rutieră;

(c) decizia privind o amendă rutieră nu mai este executorie în temeiul dreptului intern al statului membru de înmatriculare sau al statului membru de reședință ca urmare a expirării termenului;

(d) decizia privind o amendă rutieră nu este definitivă;

(e) decizia privind o amendă rutieră sau cel puțin conținutul său esențial nu este tradus(ă), astfel cum se prevede la articolul 5b;

(f) cererea este incompletă și nu poate fi completată de autoritățile competente ale statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

(g) sunt încălcate drepturi fundamentale sau principii juridice fundamentale, astfel cum sunt consacrate în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

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

(9) Suma de bani obținută din executarea deciziei de aplicare a unei amenzi rutiere îi revine statului membru de înmatriculare sau statului membru de reședință, cu excepția cazului în care statul membru în care s-a săvârșit încălcarea și statul membru de înmatriculare sau statul membru de reședință stabilesc altfel, de comun acord. Suma se colectează în moneda statului membru de înmatriculare sau a statului membru de reședință, în funcție de care dintre aceste state membre a primit cererea.

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

Articolul 5g

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

(1) Statele membre utilizează o aplicație informatică special concepută și extrem de securizată a Sistemului de informații european privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS) și versiunea sa actualizată pentru a face schimb de informații sau pentru a gestiona asistența reciprocă, în conformitate cu articolul 3a alineatul (1).

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

(2) Schimbul de informații efectuat prin sistemul EUCARIS are loc în formă criptată.

(3) Până la 20 ianuarie 2026, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile, conținutul și specificațiile tehnice ale aplicației informatice, inclusiv măsurile de securitate cibernetică pentru cererile și răspunsurile structurate electronic legate de articolul 3a alineatul (1) litera (a) și mijloacele de transmitere a informațiilor pentru gestionarea asistenței reciproce, inclusiv utilizarea unor modele uniforme și a unor proceduri, astfel cum se prevede la articolele 4, 5c, 5e și 5f. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10a alineatul (2).

(4) Atunci când elaborează actele de punere în aplicare, Comisia ține seama de următoarele considerații:

(a) autoritățile competente trebuie să poată identifica accesul direct și indirect atunci când cererea nu provine de la un membru cunoscut al platformei de comunicații electronice;

(b) autoritățile competente trebuie să poată consulta cererile pentru a se garanta că acestea sunt justificate în mod corespunzător și respectă cerințele prezentei directive;

(c) nevoia de a stabili proceduri care să le permită statelor membre să ia măsuri adecvate ca reacție la alertele automate și la volume anormal de ridicate de cereri, pentru a atenua riscurile la care sunt expuse datele, precum și să organizeze cooperarea între statele membre în ceea ce privește monitorizarea, gestionarea și atenuarea riscurilor, în special pentru a nu trimite date ca răspuns la cereri anormale, ca derogare de la articolul 4 alineatul (1);

(d) statul membru de înmatriculare trebuie să poată solicita detaliile încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră înainte de transmiterea datelor de înmatriculare către statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, precum și de a refuza transmiterea datelor de înmatriculare în cazul în care statul membru în care s-a săvârșit încălcarea nu răspunde la solicitarea respectivă în termen de o lună;

(e) nevoia de a se păstra un jurnal al consultărilor care să conducă la alerte automate transmise membrilor în cazul unui volum neobișnuit de ridicat de cereri;

(f) atunci când autoritățile competente trebuie să poată efectua un schimb de date în mod unic, sincron, și atunci când acestea trebuie să poată efectua un schimb de date în mod asincron, în blocuri.

(5) Până la intrarea în vigoare a actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (3) de la prezentul articol, căutările automatizate menționate la articolul 4 alineatul (1) din prezenta directivă se efectuează în conformitate cu procedurile descrise la capitolul 3 punctele 2 și 3 din anexa la Decizia 2008/616/JAI a Consiliului (**), aplicate împreună cu anexa la prezenta directivă.

(6) Fiecare stat membru suportă costurile proprii care decurg din administrarea, utilizarea, întreținerea și actualizările sistemului EUCARIS și ale versiunilor modificate ale acestuia.

Articolul 5h

Entități juridice private

(1) Până la 20 iulie 2029, statele membre se asigură că autoritățile lor competente nu împuternicesc entități juridice private sau gestionate în regim privat cu personalitate juridică distinctă să desfășoare activități legate de aplicarea prezentei directive.

(2) În perioada până la data menționată la alineatul (1) (denumită în continuare «perioada de tranziție»), statele membre se asigură că numai autorităților competente li se permite să inițieze și să desfășoare proceduri legate de încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1), cum ar fi proceduri referitoare la schimbul de informații, asigurarea respectării normelor sau orice tip de asistență reciprocă în temeiul prezentei directive.

(*) 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).

(**) 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).”

10. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 6*

Raportare și monitorizare

(1) Până la 20 ianuarie 2029 și, ulterior, la fiecare patru ani, fiecare stat membru transmite Comisiei un raport privind aplicarea prezentei directive. Raportul conține date și statistici corespunzătoare fiecărui an calendaristic al perioadei de raportare.

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

În raport se include, de asemenea, o descriere a situației la nivel național în ceea ce privește măsurile luate ulterior încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, precum și orice probleme conexe întâmpinate de statele membre. Descrierea precizează cel puțin:

(a) numărul total de încălcări înregistrate ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) care au fost constatate automat sau fără identificarea la fața locului a persoanei în cauză;

(b) numărul de încălcări înregistrate ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră enumerate la articolul 2 alineatul (1) care au fost săvârșite cu vehicule înmatriculate într-un stat membru diferit de statul membru în care a avut loc încălcarea și care au fost constatate automat sau fără identificarea la fața locului a persoanei în cauză;

(c) numărul echipamentelor de constatare automată fixe sau amovibile, inclusiv al camerelor de monitorizare a vitezei;

(d) numărul sancțiunilor financiare plătite voluntar de către nerezidenți;

(e) numărul cererilor de asistență reciprocă și al răspunsurilor la acestea transmise electronic în conformitate cu articolul 5c și numărul cererilor de acest tip în cazul cărora nu s-au furnizat informații;

(f) numărul cererilor de asistență reciprocă și al răspunsurilor la acestea transmise electronic în conformitate cu articolul 5e și numărul cererilor de acest tip în cazul cărora nu a fost posibilă notificarea documentelor;

(g) numărul cererilor de asistență reciprocă și al răspunsurilor la acestea transmise electronic în conformitate cu articolul 5f, numărul cererilor de acest tip în cazul cărora a fost posibilă aplicarea sancțiunilor și numărul cererilor de acest tip în cazul cărora nu a fost posibilă aplicarea sancțiunilor.

(3) Raportul indică, de asemenea, numărul și tipul încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, dintre cele enumerate la articolul 2 alineatul (1), săvârșite de conducătorii auto cu un vehicul înmatriculat într-o țară terță.

(4) Comisia evaluează rapoartele trimise de statele membre și informează comitetul menționat la articolul 10a alineatul (1) cu privire la conținutul acestora în termen de cel mult șase luni de la primirea rapoartelor de la toate statele membre."

11. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 7*

Obligații suplimentare

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

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

(*) 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)."

12. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 7a*

Sprijin financiar pentru cooperarea transfrontalieră

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 și consolidarea capacității autorităților de aplicare a legii. De asemenea, se poate acorda sprijin financiar pentru campanii de sensibilizare cu privire la asigurarea respectării la nivel transfrontalier a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru campanii de informare în întreaga Uniune cu privire la diferențele dintre legislațiile naționale."

13. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 8*

Portalul de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (portalul CBE)

(1) Comisia creează și întreține un portal online privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (denumit în continuare «portalul CBE»), disponibil în toate limbile oficiale ale instituțiilor Uniunii, în scopul comunicării de informații utilizatorilor drumurilor cu privire la normele în vigoare în statele membre în domeniul reglementat de prezenta directivă, inclusiv, acolo unde acest lucru este deosebit de relevant, cu privire la modalitățile de asigurare a conformității. Portalul CBE include informații privind căile de atac, orice drepturi acordate persoanelor vizate în temeiul prezentei directive, inclusiv opțiunile lingvistice, informații privind normele de protecție a datelor și

sancțiunile aplicabile, inclusiv, după caz, repercusiunile nefinanciare aplicabile, precum și sistemele și mijloacele disponibile pentru plata amenzilor rutiere aplicate pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

(2) 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.

(3) Statele membre îi transmit Comisiei informații la zi în scopurile prezentului articol. Statele membre se asigură că pe site-urile web ale autorităților competente este pus la dispoziție un link către portalul online.

(*) 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).”

14. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 8a*

Acorduri bilaterale și multilaterale între statele membre

Prezenta directivă nu împiedică aplicarea acordurilor sau a înțelegerilor bilaterale sau multilaterale dintre statele membre în măsura în care astfel de acorduri sau înțelegeri conțin cerințe suplimentare celor impuse prin prezenta directivă și contribuie la simplificarea sau facilitarea procedurilor prevăzute în aceasta.”

15. 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, prin actualizarea acesteia din perspectiva progreselor tehnice sau în cazul în care acest lucru este prevăzut în acte legislative ale Uniunii cu relevanță directă pentru actualizarea anexei.”

16. Se introduc următoarele articole:

„*Articolul 10a*

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

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

Articolul 10b

Raportarea de către Comisie

Până la 20 iulie 2030 și, ulterior, la fiecare 18 luni după primirea rapoartelor menționate la articolul 6 alineatul (2), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive de către statele membre.

Articolul 10c

Raport intermediar

Până la 6 mai 2026, statele membre transmit Comisiei un raport complet în conformitate cu al doilea și al treilea paragraf din prezentul alineat.

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

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

(*) 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)."

17. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 11*

Revizuire

Până la 20 iulie 2030, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive de către statele membre. Raportul este însoțit, dacă este cazul, de o propunere adresată Parlamentului European și Consiliului în vederea unei noi revizuiri a prezentei directive în ceea ce privește includerea altor încălcări, în măsura în care datele statelor membre indică efecte pozitive și cuantificabile ale includerii acestora asupra siguranței rutiere."

18. Anexa I se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa la prezenta directivă.

19. Anexa II se elimină.

Articolul 2

Transpunere

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 20 iulie 2027. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, 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 unei astfel de trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrare în vigoare

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

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 19 decembrie 2024.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președinta	*Președintele*
R. METSOLA	BÓKA J.

ANEXĂ

Elemente de date necesare pentru efectuarea căutării menționate la articolul 4 alineatele (1) și (3)

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

Element	O ([1])	Observații
Statul membru de înmatriculare	O	Semnul distinctiv ([2]) al statului membru în care este înmatriculat vehiculul
Numărul de înmatriculare	O	Numărul de înmatriculare complet al vehiculului
Date privind încălcarea și/sau controlul vehiculului		
Locul săvârșirii încălcării sau al controlului vehiculului	O	Adresa sau indicatorul kilometric rutier unde a avut loc încălcarea sau controlul vehiculului
Statul membru în care s-a săvârșit încălcarea și/sau controlul vehiculului	O	Semnul distinctiv ([2]) al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea
Autoritatea competentă	O	Denumirea autorității competente care este responsabilă cu solicitarea datelor sau cu procedurile
Nume de utilizator	O	Numele de utilizator al persoanei care este responsabilă cu solicitarea datelor sau cu procedurile
Numărul cauzei	O	Numărul cauzei furnizat de autoritatea competentă responsabilă cu solicitarea datelor sau cu procedurile
Data de referință a încălcării și/sau a controlului vehiculului	O	

Element	O ([1])	Observații
Ora de referință a încălcării și/sau a controlului vehiculului	O	
Scopul căutării	O	Cod pentru indicarea tipului de încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră dintre cele enumerate la articolul 2 alineatul (1) 1. = Exces de viteză 2. = Conducere sub influența alcoolului 3. = Nefolosirea centurii de siguranță 4. = Nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului 5. = Utilizarea unei benzi interzise 10. = Conducerea sub influența drogurilor 11. = Nefolosirea căștii de protecție 12. = Folosirea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii 14. = Nemenținerea unei distanțe sigure față de vehiculul din față 15. = Depășire periculoasă 16. = Parcare sau oprire periculoasă 17. = Încălcarea uneia sau mai multor linii continue 18. = Conducerea pe contrasens 19. = Nerespectarea normelor privind crearea și utilizarea coridoarelor de urgență sau privind cedarea trecerii pentru vehiculele folosite de serviciile de urgență 20. = Utilizarea unui vehicul supraîncărcat 33. = Nerespectarea normelor privind restricțiile de acces al vehiculelor 34. = Părăsirea locului accidentului 35. = Nerespectarea normelor la trecerea la nivel cu calea ferată

([1]) O = Comunicare obligatorie a elementului de date.
([2]) Semnul distinctiv în conformitate cu articolul 37 din Convenția privind circulația rutieră, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968, sau codul EUCARIS al statului membru.

2. Elemente de date furnizate ca rezultat al căutării inițiate în temeiul articolului 4 alineatele (1) și (3)

Partea I. Date privind vehiculele, furnizate în conformitate cu articolul 4 alineatele (1) și (3)

Element	O/F [2]	Observații [3]
Numărul de înmatriculare	O	(Codul A) Numărul de înmatriculare complet al vehiculului
Număr șasiu/VIN [1]	O	(Codul E) Numărul complet al șasiului/numărul VIN al vehiculului
Statul membru de înmatriculare	O	Semnul distinctiv [4] al statului membru în care este înmatriculat vehiculul
Marca	O	(Codul D.1) Marca vehiculului, de exemplu Ford, Opel, Renault
Descrierea comercială	O	(Codul D.3) Descrierea comercială a vehiculului, de exemplu Focus, Astra, Megane
Codul categoriei UE	O	(Codul J) de exemplu N1, M2, N2, L, T
Data primei înmatriculări	O	(Codul B) Data primei înmatriculări a vehiculului
Data ultimei înmatriculări	O	(Codul I) Data ultimei înmatriculări a vehiculului
Limba	O	Limba documentului de înmatriculare a vehiculului
Cereri anterioare de informații	F	Datele cererilor anterioare de informații privind vehiculul

[1] numărul VIN = numărul de identificare al vehiculului
[2] O = Comunicare obligatorie a elementului de date dacă este disponibil în orice registru național al unui stat membru, F = Comunicare facultativă a elementului de date.
[3] Codurile sunt armonizate în conformitate cu anexele I și II la Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).
[4] Semnul distinctiv în conformitate cu articolul 37 din Convenția privind circulația rutieră, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968, sau codul EUCARIS al statului membru.

Partea II. Date privind vehiculele, furnizate în conformitate cu articolul 4 alineatele (1) și (3)

Element	O/F [1]	Observații [2]
Masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat, cu excepția motocicletelor	O	(Codul F.1)
Masa maximă admisibilă a vehiculului încărcat aflat în exploatare în statul membru de înmatriculare	O	(Codul F.2)
Masa maximă admisibilă a întregului vehicul încărcat aflat în exploatare în statul membru de înmatriculare	O	(Codul F.3)
Masa vehiculului în exploatare cu caroserie și cu dispozitiv de cuplare în cazul unui vehicul de tractare în exploatare din orice altă categorie în afară de M_1 (în kg)	O	(Codul G)
Numărul de axe	O	(Codul L)
Ampatamentul (în mm)	O	(Codul M)
Pentru vehiculele cu o masă totală mai mare de 3 500 kg, distribuția pe axe a masei maxime tehnic admisibile a vehiculului încărcat:	O	
axa 1 (în kg)		(Codul N.1)
axa 2 (în kg), după caz		(Codul N.2)
axa 3 (în kg), după caz		(Codul N.3)
axa 4 (în kg), după caz		(Codul N.4)
axa 5 (în kg), după caz		(Codul N.5)
Masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă a remorcii:	O	
cu frână (în kg)		(Codul O.1)
fără frână (în kg)		(Codul O.2)
Motor:	F	

Element	O/F (1)	Observații (2)
Tipul de combustibil sau de sursă de putere		(Codul P.3)
Tipul EURO	F	(Codul V.9)

(1) O = Comunicare obligatorie a elementului de date dacă este disponibil în orice registru național al unui stat membru, F = Comunicare facultativă a elementului de date.
(2) Codurile sunt armonizate în conformitate cu anexele I și II la Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

Partea III. Date privind deținătorii sau proprietarii vehiculelor

Element	O/F (1)	Observații (2)
Date privind deținătorii vehiculului		(Codul C.1) Datele se referă la deținătorul certificatului de înmatriculare specific
Numele de familie sau denumirea societății	O	(Codul C.1.1) Se folosesc câmpuri separate pentru numele de familie sau denumirea societății, infixe și titluri comunicate în format imprimabil
Prenumele	O	(Codul C.1.2) Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale comunicate în format imprimabil
Adresa	O	(Codul C.1.3) Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, loc de reședință, țară de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil
Mijloacele electronice de comunicare	F	Adresa de e-mail pentru serviciile de trimitere recomandată pe cale electronică în conformitate cu articolul 5a alineatul (1)
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică sau juridică

Element	O/F [1]	Observații [2]
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	O	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă
Date privind proprietarii vehiculului		(Codul C.2) Datele se referă la proprietarul vehiculului
Numele de familie sau denumirea societății	O	(Codul C.2.1) Se folosesc câmpuri separate pentru numele de familie sau denumirea societății, infixe și titluri comunicate în format imprimabil
Prenumele	O	(Codul C.2.2) Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale comunicate în format imprimabil
Adresa	O	(Codul C.2.3)
Mijloacele electronice de comunicare	F	Adresa de e-mail pentru serviciile de trimitere recomandată pe cale electronică în conformitate cu articolul 5a alineatul (1)
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică sau juridică
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	O	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă

(1) O = Comunicare obligatorie a elementului de date dacă este disponibil în orice registru național al unui stat membru, F = Comunicare facultativă a elementului de date.

(2) Codurile sunt armonizate în conformitate cu anexele I și II la Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

Partea IV. Date privind utilizatorii finali ai vehiculelor

Element	O/F [1]	Observații
Date privind utilizatorii finali ai vehiculelor		Datele se referă la utilizatorul final al vehiculului
Numele de familie sau denumirea societății	O	Se folosesc câmpuri separate pentru numele de familie sau denumirea societății, infixe și titluri comunicate în format imprimabil
Prenumele	O	Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale comunicate în format imprimabil
Adresa	O	Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, loc de reședință, țară de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil
Mijloacele electronice de comunicare	F	Adresa de e-mail pentru serviciile de trimitere recomandată pe cale electronică în conformitate cu articolul 5a alineatul (1)
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică sau juridică
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	O	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă

[1] O = Comunicare obligatorie a elementului de date dacă este disponibil în orice registru național al unui stat membru, F = Comunicare facultativă a elementului de date.

Partea V. Date la momentul săvârșirii încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, referitoare la deținătorul și proprietarul anterior al vehiculului care face obiectul căutării inițiate prevăzute în secțiunea 1 din prezenta anexă, în conformitate cu articolul 4a alineatul (2)

Element	O/F ([1])	Observații ([2])
Date privind deținătorii anteriori ai vehiculului		(Codul C.1) Datele se referă la deținătorul certificatului de înmatriculare specific
Numele de familie sau denumirea societății	O	(Codul C.1.1) Se folosesc câmpuri separate pentru numele de familie sau denumirea societății, infixe și titluri comunicate în format imprimabil
Prenumele	O	(Codul C.1.2) Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale comunicate în format imprimabil
Adresa	O	(Codul C.1.3) Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, loc de reședință, țară de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil
Mijloacele electronice de comunicare	F	Adresa de e-mail pentru serviciile de trimitere recomandată pe cale electronică în conformitate cu articolul 5a alineatul (1)
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică sau juridică
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	O	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă
Date privind proprietarii anteriori ai vehiculului		(Codul C.2) Datele se referă la proprietarul anterior vehiculului

Element	O/F [1]	Observații [2]
Numele de familie sau denumirea societății	O	(Codul C.2.1) Se folosesc câmpuri separate pentru numele de familie sau denumirea societății, infixe și titluri comunicate în format imprimabil
Prenumele	O	(Codul C.2.2) Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale comunicate în format imprimabil
Adresa	O	(Codul C.2.3)
Mijloacele electronice de comunicare	F	Adresa de e-mail pentru serviciile de trimitere recomandată pe cale electronică în conformitate cu articolul 5a alineatul (1)
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică sau juridică
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	O	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă

(1) O = Comunicare obligatorie a elementului de date dacă este disponibil în orice registru național al unui stat membru, F = Comunicare facultativă a elementului de date.

(2) Codurile sunt armonizate în conformitate cu anexele I și II la Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

Partea VI. Date la momentul săvârșirii încălcării, referitoare la utilizatorul final anterior al vehiculului care face obiectul căutării inițiate prevăzute în secțiunea 1 din prezenta anexă, în conformitate cu articolul 4a alineatul (2)

Element	O/F [1]	Observații
Date privind utilizatorii finali anteriori ai vehiculului		Datele se referă la utilizatorul final anterior al vehiculului
Numele de familie sau denumirea societății	O	Se folosesc câmpuri separate pentru numele de familie sau denumirea societății, infixe și titluri comunicate în format imprimabil
Prenumele	O	Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale comunicate în format imprimabil
Adresa	O	Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, loc de reședință, țară de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil
Mijloacele electronice de comunicare	F	Adresa de e-mail pentru serviciile de trimitere recomandată pe cale electronică în conformitate cu articolul 5a alineatul (1)
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică sau juridică
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	O	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă

[1] O = Comunicare obligatorie a elementului de date dacă este disponibil în orice registru național al unui stat membru, F = Comunicare facultativă a elementului de date.