COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 19.3.2008
COM(2008) 151 final

2008/0062 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de facilitare a aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere

(prezentată de Comisie)

{SEC(2008) 350}
{SEC(2008) 351}

EXPUNERE DE MOTIVE

1) CONTEXTUL PROPUNERII

- Motivele şi obiectivele propunerii

Din 2001, scopul politicii UE de siguranţă rutieră a fost acela de a reduce la jumătate numărul deceselor cauzate de accidente rutiere până în anul 2010. În 2001, 54 000 de oameni au murit pe căile rutiere în cele 27 de ţări care sunt astăzi state membre ale Uniunii Europene şi de atunci au fost adoptate o serie de măsuri pentru a atinge obiectivul de reducere a numărului acestor decese cu 50%. În 2007, pentru prima dată după 2001, nu s-a înregistrat niciun progres în ceea ce priveşte reducerea numărului de decese pe căile rutiere din UE. Numărul de decese cauzate de accidente rutiere s-a redus în fiecare an după cum urmează: cu 6% în 2004, cu 5% în 2006 şi cu 0% în 2007. În 2007, numărul de decese a rămas la 43 000, ceea ce ar echivala cu prăbuşirea săptămânală în UE a cinci avioane de pasageri de mărime mijlocie. În perioada 2001-2007, numărul deceselor a scăzut cu 20%, însă pentru atingerea obiectivului de reducere la jumătate a numărului de decese cauzate de accidente rutiere ar fi fost necesară o reducere de 37%. Datorită faptului că aplicarea normelor s-a dovedit a fi un instrument foarte eficace în reducerea numărului de decese, Comisia a adoptat o propunere de directivă în acest domeniu.

În prezent, infracţiunile rutiere rămân deseori nesancţionate dacă sunt comise cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru decât statul membru în care a fost comisă infracţiunea. Problema este acută mai ales în cazul infracţiunilor înregistrate automat cu ajutorul camerelor de luat vederi de pe marginea căilor rutiere, deoarece în această situaţie nu există contact direct între conducătorul auto şi agenţii de poliţie. Acceptarea publică a aplicării normelor este esenţială pentru eforturile continue vizând reducerea accidentelor, iar evaziunea şoferilor nerezidenţi ar putea submina această acceptare.

Procentajul participanţilor nerezidenţi la trafic pare a fi în jur de 5% în ţările care dispun de informaţii referitoare la acest lucru[1]. Procentajul infracţiunilor rutiere de depăşire a vitezei maxime admise comise de şoferi nerezidenţi, este între 2,5% şi 30%[2]. Aceste cifre sugerează faptul că şoferii nerezidenţi depăşesc relativ mai des viteza maximă admisă decât şoferii rezidenţi[3].

---

1 Sursa: Eurostat. Procentul de 5% se bazează pe dovezi furnizate de un grup ales de ţări. Acest lucru înseamnă că, din numărul total de vehicul-km parcurşi pe căile rutiere, aproximativ 5% sunt parcurşi de vehicule înmatriculate în alte ţări. Rezultatele arată 5,5% în Franţa, (30 miliarde vehicul-km), 3,9% în Germania, 4,1% în Ţările de jos şi 3,9% în Marea Britanie.

2 2,5% în Danemarca, 4% în Finlanda, 6% în Ţările de Jos, 8% în Catalonia (Spania), 14% în Belgia, 15% în Franţa şi 30% în Luxemburg.

3 În Franţa, procentajul şoferilor nerezidenţi participanţi la trafic este de 5,5%, dar în privinţa infracţiunilor comise, de 15%. Cifrele corespunzătoare în Ţările de Jos sunt: 4,1% în privinţa traficului, dar 6% în ceea ce priveşte infracţiunile (*Centraal Justitieel Incasso Bureau*, Ţările de Jos).

Statele membre au încheiat o serie de acorduri bilaterale, dar acestea s-au dovedit a fi greu de pus în aplicare. În plus, eșecul aplicării transfrontaliere a normelor pe teritoriul UE nu numai că are drept rezultat nepedepsirea infractorilor nerezidenți care nu intră sub incidența vreunui acord bilateral, dar conduce, de asemenea, la discriminare împotriva infractorilor rutieri rezidenți.

Obiectivul acestei propuneri este de a facilita aplicarea sancțiunilor împotriva șoferilor care comit infracțiuni într-un alt stat membru decât statul în care este înmatriculat vehiculul. Scopul acestui sistem este de a asigura aplicarea efectivă a normelor în cazul acestor infracțiuni, indiferent de zona din Uniunea Europeană în care a fost comisă infracțiunea și indiferent de locul de înmatriculare al vehiculului cu care aceasta a fost comisă.

Infracțiunile reglementate de prezenta propunere sunt: excesul de viteză, conducerea sub influența băuturilor alcoolice (denumită în continuare „conducerea în stare de ebrietate"), nefolosirea centurii de siguranță și nerespectarea culorii roșii a semaforului. Acestea sunt infracțiuni rutiere care provoacă cel mai mare număr de accidente și victime pe căile rutiere.

Propunerea urmărește crearea unei rețele electronice de schimb de informații la nivel comunitar în scopul identificării posesorului unui vehicul, astfel încât autoritățile dintr-un stat membru unde se comite o infracțiune să poată trimite o notificare posesorului vehiculului implicat în comiterea infracțiunii.

Un astfel de sistem este deosebit de important, în special în cazul infracțiunilor rutiere detectate de echipamentele automatizate, când identitatea infractorului nu poate fi imediat stabilită, precum excesul de viteză sau nerespectarea culorii roșii a semaforului. Propunerea este de asemenea utilă în sensul că permite sancționarea infracțiunilor atunci când este necesară verificarea actelor de înmatriculare ale vehiculului, în cazul în care vehiculul a fost oprit. Acest lucru se întâmplă în special în cazul conducerii în stare de ebrietate.

Propunerea nu urmărește armonizarea normelor care reglementează traficul rutier, nici armonizarea sancțiunilor acordate pentru infracțiuni rutiere, aceste aspecte fiind lăsate în seama statelor membre. Prezenta propunere conține doar dispoziții de natură pur administrativă pentru instituirea unui sistem performant și eficient de aplicare transfrontalieră a normelor în privința principalelor infracțiuni rutiere. Propunerea nu intervine în definirea de către statele membre a acestor infracțiuni, care pot fi de natură fie administrativă, fie penală. Nu intervine nici în legislația statelor membre pentru a decide cui îi revine răspunderea juridică pentru infracțiunea în cauză.

Textul se aplică fără a face distincție între infracțiunile vizate în ceea ce privește încadrarea legală a acestora – penale sau administrative – întrucât această încadrare diferă în funcție de legislațiile naționale; textul poate fi aplicat fără a ține seama de încadrarea respectivă.

Având în vedere aceste limitări, propunerea ține seama în totalitate de principiul subsidiarității.

Sistemul propus rămâne în concordanță cu modul tradițional de reglementare a infracțiunilor transfrontaliere: acestea sunt urmărite de statul membru în care s-a comis infracțiunea. Valoarea adăugată a acestui sistem constă în introducerea unui mecanism care nu există în prezent, cu ajutorul căruia autoritățile vizate pot identifica și urmări infractorii străini.

Propunerea nu afectează aplicarea Deciziei-cadru 2005/214/JAI a Consiliului privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce a sancțiunilor financiare (al treilea pilon). Directiva propusă se aplică în cadrul etapelor premergătoare impunerii unei sancțiuni finale, în timp ce decizia-cadru începe să se aplice din momentul în care infractorul refuză să plătească amenda și se adoptă o hotărâre definitivă care îl obligă să plătească.

- **Context general**

Între 2001 și 2007 s-a observat un regres în ceea ce privește reducerea numărului deceselor. În 2007 nu s-a înregistrat niciun progres, procentajul de reducere a deceselor cauzate de accidente rutiere fiind de 0% în UE.

Informațiile disponibile arată că principalele cauze ale accidentelor mortale sunt: excesul de viteză, conducerea în stare de ebrietate și nefolosirea centurii de siguranță. Aceasta era situația în 1999 și nu s-a schimbat de atunci.

Conform studiului de evaluare a impactului, finalizat în 2007, care prezintă estimările pentru anul 2004, 30% dintre decesele în accidente rutiere au fost cauzate de excesul de viteză, 25% de conducerea în stare de ebrietate și 17% de nefolosirea centurilor de siguranță. Cu alte cuvinte, aproximativ 75% din totalul deceselor în accidente rutiere sunt cauzate de una (sau mai multe) dintre aceste infracțiuni.

La data de 21 octombrie 2003, Comisia a adoptat o recomandare privind aplicarea normelor în domeniul siguranței rutiere (2004/345/CE), care conține bunele practici de aplicare a normelor în cazul acestor trei infracțiuni principale. Judecând după evoluția numărului de decese cauzate de accidente rutiere până la această dată, se pare că această recomandare, fiind un instrument cu caracter neobligatoriu, nu este suficientă pentru atingerea obiectivului de a reduce la jumătate numărul deceselor cauzate de accidente rutiere.

În cazul în care nu se iau măsuri, este foarte probabil ca obiectivul să nu poată fi atins.

- **Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii**

Recomandarea Comisiei din 21 octombrie 2003 privind aplicarea normelor în domeniul siguranței rutiere în ceea ce privește excesul de viteză, conducerea în stare de ebrietate și nefolosirea centurilor de siguranță se concentrează asupra celor mai bune practici de aplicare a normelor și nu pune foarte mult accentul pe aplicarea transfrontalieră a acestora. Prezenta propunere pune accentul pe aspectele transfrontaliere, nu se ocupă efectiv de practicile de aplicare a normelor. Principala asemănare este că ambele acte vizează, în special, aplicarea normelor în cazul acelorași infracțiuni.

- **Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii**

Actul propus este în conformitate cu politicile UE referitoare la sănătatea umană și la mediu. Acesta este, de asemenea, complementar Deciziei-cadru 2005/214/JAI a Consiliului privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce a sancțiunilor financiare, care stabilește un mecanism de recunoaștere și executare transfrontalieră a hotărârilor definitive cu privire la sancțiunile financiare, printre alte sancțiuni aplicate în cazul infracțiunilor rutiere.

2) CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE SI EVALUAREA IMPACTULUI

- **Consultarea părților interesate**

Metode de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților

Părțile interesate au fost consultate încă din primele faze ale proiectului. În 2004, în cadrul proiectului SARTRE 3 (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe* – Atitudine socială față de riscul în traficul rutier în Europa), 24 000 de cetățeni ai UE au fost solicitați să își expună punctele de vedere privind aplicarea normelor în domeniul siguranței rutiere.

La data de 20 iulie 2006, grupul de experți constituit în temeiul recomandării Comisiei din 21 octombrie 2003 a participat la o întâlnire pe tema aplicării normelor în domeniul siguranței rutiere, pentru a discuta obiectivele și sfera de aplicare ale acțiunii de reglementare la nivelul UE.

În plus, s-au organizat diverse reuniuni bilaterale cu o serie de părți interesate, în special cu statele membre și cu autoritățile responsabile cu aplicarea sancțiunilor.

În perioada 6 noiembrie 2006 - 19 ianuarie 2007, a fost organizată o consultare publică prin intermediul site-ului de internet „Europa” al Comisiei, în conformitate cu normele în vigoare ale Comisiei. Au fost primite în total 54 de comentarii de la diverse părți interesate. Toate comentariile sunt publicate pe site-ul *Road Safety* (Siguranța Rutieră) din portalul „Europa” al Comisiei.

La data de 27 februarie 2007 s-a organizat o reuniune a părților interesate, la care au fost invitați toți autorii comentariilor și toate statele membre.

Comisia a întocmit un chestionar destinat forțelor de poliție rutieră din Europa, în scopul de a strânge informații cu privire la aplicarea normelor în domeniul traficului rutier. Douăzeci și una de țări au răspuns chestionarului, iar aceste răspunsuri au fost folosite ca bază pentru o discuție de grup la care au fost invitați reprezentanți ai forțelor de poliție rutieră, pentru a-și prezenta comentariile în scopul stabilirii măsurilor care urmează a fi adoptate la nivelul UE.

Rezumatul răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare

Toți participanții au căzut de acord asupra modului de definire a problemei și asupra măsurilor care urmează a fi adoptate la nivelul UE: în ceea ce privește sporirea siguranței rutiere prin aplicarea mai eficientă a normelor, atât pe fond, cât și din punct de vedere procedural. Cu toate acestea, nu s-a ajuns la un acord în privința elementelor constitutive adecvate ale cadrului legal. S-a ținut seama de răspunsuri.

O consultare deschisă s-a derulat pe internet în perioada 6 noiembrie 2006 - 19 ianuarie 2007. Comisia a primit 54 de răspunsuri. Rezultatele sunt disponibile pe site-ul http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Sectoare/domenii științifice de expertiză relevante

Siguranța rutieră și aplicarea normelor în domeniul siguranței rutiere.

Metodologia utilizată

Reuniuni cu experți din statele membre; consultări și reuniuni cu părțile interesate; diverse proiecte de cercetare; alte proiecte și studii.

Principalele organizații consultate/principalii experți consultați

Oficiali din domeniul politicii transporturilor și ofițeri de poliție rutieră din statele membre, TISPOL (*European Traffic Police Network* – Organizația Europeană a Poliției Rutiere) și Consiliul european pentru siguranța transporturilor.

Sinteza opiniilor primite și utilizate

Nu a fost menționată existența unor riscuri grave cu consecințe ireversibile.

S-a hotărât de comun acord că, în cazul în care nu se adoptă măsuri pentru îmbunătățirea modului de aplicare a normelor în domeniul siguranței rutiere, nu va fi posibil să se reducă numărul inacceptabil de decese cauzate de accidente rutiere, în conformitate cu obiectivul susținut de toate instituțiile UE. Nu s-a ajuns la un acord în privința mijloacelor legale adecvate de atingere a obiectivului.

Mijloace utilizate pentru punerea la dispoziția publicului a avizelor formulate de experți

Reacțiile părților interesate cu privire la actul consultativ au fost publicate pe site-ul de internet al Comisiei.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului are în vedere cinci opțiuni, fiecare dintre acestea referitoare atât la aplicarea transfrontalieră a normelor, cât și la bunele practici de aplicare a acestora, care urmează a fi puse în aplicare în statele membre.

Prima opțiune constă în a menține neschimbată situația actuală.

Conform celei de-a doua opțiuni, infractorii nerezidenți sunt cercetați penal la întoarcerea în țara în care s-a comis infracțiunea, prin cooperarea acesteia cu țara de reședință. Această opțiune cuprinde măsuri fără caracter de reglementare, care ar putea fi adoptate fără a fi necesară schimbarea legislației existente sau introducerea unei noi legislații la nivel UE. Recomandarea Comisiei privind aplicarea normelor în domeniul siguranței rutiere (2004/345/CE) încurajează statele membre să facă uz de cele mai bune practici de punere în aplicare a normelor. În ceea ce privește aplicarea transfrontalieră a normelor, se îmbunătățesc normele pe plan național.

Cea de-a patra și cea de-a treia opțiune implică, de asemenea, măsuri fără caracter de reglementare, în scopul aplicării sancțiunilor, în temeiul recomandării existente a Comisiei. În ceea ce privește aplicarea transfrontalieră a normelor, opțiunea 3 constă în crearea unei rețele electronice de schimb de informații, pentru a identifica proprietarul vehiculului; opțiunea 4 se bazează pe recunoașterea reciprocă a probelor și pe transmiterea de informații relevante autorităților statului unde este înmatriculat vehiculul, în scopul aplicării sancțiunilor de către aceste autorități.

A cincea opțiune se bazează, de asemenea, pe transmiterea probelor statului de reședință în scopul aplicării transfrontaliere a normelor. Aceasta diferă de opțiunile 2, 3 și 4 prin faptul că include măsuri de reglementare vizând folosirea bunelor practici de aplicare a normelor de către toate statele membre. Această opțiune include, de asemenea, măsuri cu privire la standardizarea dispozitivelor de detectare a infracțiunilor.

Ultima opțiune aduce mai multe beneficii sociale, economice și de mediu decât celelalte opțiuni (pe plan social, mai puțini morți sau răniți pe căile rutiere; pe plan economic, beneficii financiare semnificative, datorită faptului că sunt mai puține accidente, ceea ce înseamnă mai puține daune personale și materiale, precum și datorită aplicării sancțiunilor financiare; din punct de vedere al mediului, datorită vitezei reduse, va fi mai puțină poluare și mai puțin consum de carburant).

Cu toate acestea, în stadiul actual de evoluție a legislației comunitare, opțiunea 5 este inaplicabilă deoarece, în fond, contravine principiului subsidiarității și, în practică, se suprapune Deciziei-cadru 2005/214/JAI a Consiliului privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce a sancțiunilor financiare. În consecință, acțiunea propusă are la bază opțiunea 3. Această acțiune are ca scop crearea unui sistem de schimb de informații relevante între statele membre în scopul facilitării sancționării anumitor infracțiuni rutiere comise într-un stat membru cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru. Contrar opțiunii 4, prezenta propunere acordă statului membru în care s-a comis infracțiunea dreptul de a urmări și sancționa infracțiunile. Actul reglementează etapele cuprinse între înregistrarea infracțiunii și trimiterea notificării către titularul certificatului de înmatriculare al vehiculului. Actul nu vizează cazurile în care

destinatarul refuză să plătească și este silit să o facă în temeiul unei hotărâri definitive, întrucât Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului, menționată anterior, prevede recunoașterea reciprocă și aplicarea sancțiunilor în cazul hotărârilor definitive.

Comisia a realizat evaluarea impactului prevăzută în programul de lucru; raportul asupra evaluării impactului poate fi găsit în SEC(2007) XXX.

3) ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

- **Rezumatul acțiunii propuse**

Propunerea introduce mecanismele tehnice și instrumentele legale necesare pentru aplicarea transfrontalieră a normelor în cazul infracțiunilor rutiere care pun în pericol siguranța rutieră.

Procedura propusă prevede ca schimbul de informații între statele membre să înceapă atunci când o infracțiune este comisă într-un stat membru cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru. Statul membru în care s-a comis infracțiunea trimite numărul de înmatriculare și alte informații relevante celorlalte state membre sau statului de reședință, în cazul în care acesta poate fi identificat, și cere informații despre posesorul vehiculului. Schimbul de informații între statele membre se efectuează prin intermediul unei rețele electronice. De îndată ce statul în care s-a comis infracțiunea primește informațiile cerute, acesta trimite o notificare titularului vehiculului folosind formularul standard din anexă.

Acest document conține informațiile necesare pentru plata sumei datorate și informații privind posibilele modalități de contestație și recurs. În ultimă instanță, în cazul în care infractorul se sustrage plății, poate fi aplicată Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce a sancțiunilor financiare. Propunerea reglementează infracțiunile de exces de viteză, conducere în stare de ebrietate, nefolosire a centurii de siguranță și nerespectare a culorii roșii a semaforului.

În fine, Comisia va fi asistată de un comitet de aplicare a normelor în domeniul siguranței rutiere, care se va ocupa de elaborarea normelor comune privind schimbul de informații prin mijloace electronice. Comitetul se va implica, de asemenea, în cazul unor posibile adaptări ale modelului de notificare a infracțiunii.

- **Temei juridic**

Temeiul juridic pentru adoptarea de măsuri la nivelul UE în domeniul siguranței rutiere este Articolul 71 alineatul (1) TCE, care prevede că „Consiliul, hotărând în conformitate cu procedura menționată la articolul 251…, stabilește: (c) măsurile care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor.”

- **Principiul subsidiarității**

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu este de competența exclusivă a Comunității.

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de statele membre din următoarele motive.

Se pare că, în ciuda recomandării Comisiei privind cele mai bune practici de aplicare a normelor (octombrie 2003), statele membre ale UE nu vor reuși să atingă obiectivul comun de a reduce la jumătate numărul de persoane decedate în trafic în 2010. În prezent, riscul de a fi ucis pe căile rutiere este de aproape cinci ori mai mare în unele state membre decât în altele. Țările care utilizează bunele practici de aplicare a normelor înregistrează, în general, un nivel mai mare de siguranță rutieră decât țările care nu utilizează astfel de practici.

Dispozitivele automatizate s-au dovedit a fi un element important în eficientizarea aplicării normelor și este important să se faciliteze funcționarea lor. Referitor la excesul de viteză, de exemplu, țările care folosesc un număr mare de vitezometre, precum Olanda și Marea Britanie, tind să aibă un număr redus de decese cauzate de accidente rutiere (46 și, respectiv, 56 la un milion de locuitori), în timp ce țările care folosesc puțin sau deloc astfel de aparate, de exemplu Polonia și Republica Cehă, au în general o rată mult mai ridicată a mortalității (143 și, respectiv, 126 la un milion de locuitori). (Statistica este pentru anul 2005). La fel, referitor la conducerea în stare de ebrietate, țările în care se realizează multe teste de alcoolemie tind să înregistreze, în general, un nivel mai mare de siguranță rutieră decât țările în care se realizează mai puține teste.

Cu toate acestea, întrucât, datorită principiului subsidiarității, folosirea bunelor practici pentru aplicarea normelor de către statele membre pe propriul lor teritoriu este considerată a fi în primul rând de competența acestora, propunerea nu urmărește să impună cerințe referitoare la metodele în sine de aplicare a normelor în domeniul siguranței rutiere. Propunerea se axează pe înlesnirea aplicării transfrontaliere a normelor, ceea ce statele membre nu au reușit să realizeze până acum prin acțiuni unilaterale sau bilaterale. Deși incomplet, setul de informații disponibile arată că se comit un număr considerabil de infracțiuni care rămân însă nepedepsite, subminând astfel eficacitatea și credibilitatea utilizării dispozitivelor automatizate de control.

În lipsa aplicării tehnologiei de detectare a excesului de viteză, precum și a unor proceduri eficiente de sancționare a infracțiunilor, nu va fi posibilă aplicarea transfrontalieră a normelor în ceea ce privește numărul foarte mare al cazurilor de exces de viteză. Același lucru se aplică și în cazul infracțiunii de conducere în stare de ebrietate, în lipsa aplicării testelor de alcoolemie aleatorii.

După cum a rezultat din evaluarea impactului, este de așteptat ca punerea în practică a dispozițiilor propuse cu privire la aplicarea transfrontalieră a normelor să aibă drept consecință aplicarea de către statele membre, pe propriul teritoriu, a unor practici eficiente de sancționare vizând doar infracțiunile naționale.

În privința aplicării transfrontaliere a normelor, inițiativele interguvernamentale, bilaterale sau de alt gen, ale statelor membre nu sunt foarte eficiente, având ca rezultat aplicarea insuficientă a legislației naționale și ineficiența administrativă și financiară. Deși unele dintre aceste acorduri au ca rezultat îmbunătățirea măsurilor de aplicare transfrontalieră a normelor în contextul statelor implicate (în special acordurile olandezo-german și olandezo-belgian), alte acorduri sunt foarte puțin valorificate. Rezultatul este un nivel redus de siguranță rutieră în toate statele membre și un tratament discriminatoriu în ceea ce privește infractorii rezidenți, care sunt sancționați, și cei nerezidenți, care nu primesc sancțiuni. Propunerea are drept scop stabilirea unui vast sistem de aplicare transfrontalieră a normelor, care să rezolve problemele inerente ale acordurilor în vigoare și să evite proliferarea unor acorduri interguvernamentale aleatorii, bilaterale sau de alt gen, care ar consuma timp și resurse și care, în final, s-ar dovedi ineficiente.

În plus, performanțele în domeniul siguranței rutiere ar putea fi ameliorate în toate statele membre, cel mai mult în statele membre care înregistrează în prezent un bilanț negativ în privința siguranței rutiere, dar și în statele membre care au deja performanțe pozitive. Neadoptarea măsurilor propuse ar prejudicia interesul statelor membre de a reduce pe cât posibil numărul de decese cauzate de accidente rutiere.

Punerea în practică, de către toate statele membre, a unor metode eficiente de aplicare a normelor poate contribui semnificativ la înjumătățirea numărului de accidente rutiere. Studiul de evaluare a impactului a relevat că până la 5 000 de vieți ar putea fi salvate în fiecare an prin aplicarea acestor metode.

Acțiunea la nivel comunitar va contribui într-o mai mare măsură la realizarea obiectivelor propunerii din următoarele motive:

Numai un instrument comunitar poate conduce la o aplicare sistematică și eficientă, la nivelul întregii UE, a măsurilor de aplicare transfrontalieră a normelor referitoare la infracțiunile împotriva siguranței rutiere, prin schimbul de informații relevante realizat prin intermediul unui sistem electronic.

Propunerea nu urmărește armonizarea normelor privind traficul rutier, nici armonizarea sancțiunilor acordate pentru infracțiuni rutiere, aceste aspecte fiind lăsate în seama statelor membre. Prezenta propunere conține doar dispoziții de natură pur administrativă vizând instituirea unui sistem performant și eficient de aplicare transfrontalieră a normelor în privința principalelor infracțiuni rutiere. Propunerea nu intervine în definirea de către statele membre a acestor infracțiuni, care pot fi de natură administrativă sau penală. Nu intervine nici în legislația statelor membre pentru a decide cui îi revine răspunderea juridică pentru infracțiunea în cauză. Statele membre au legi diferite, de exemplu referitor la răspunderea juridică în cazul infracțiunii de depășire a vitezei maxime admise: în unele state membre, răspunderea juridică îi revine titularului certificatului de înmatriculare al vehiculului, în alte state membre, aceasta îi revine conducătorului auto. Statele membre trebuie să facă toate eforturile pentru a asigura informarea șoferilor din alte state membre care conduc pe teritoriul lor cu privire la principalele norme de trafic rutier în vigoare, precum limitele maxime admise în ceea ce privește viteza și alcoolemia.

Prin notificarea trimisă titularului certificatului de înmatriculare al vehiculului i se cer acestuia detalii cu privire la conducătorul vehiculului în momentul detectării infracțiunii, în cazul în care titularul nu acceptă să plătească amenda. În cazul în care din răspunsul titularului certificatului de înmatriculare a vehiculului reiese că infracțiunea a fost comisă de un alt conducător auto decât titularul, statul în care s-a comis infracțiunea va decide dacă respectivul conducător auto va fi sau nu urmărit.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității din următoarele motive.

Forma unei directive este cea mai simplă formă posibilă pentru atingerea obiectivelor propunerii.

Propunerea vizează doar aplicarea normelor în cazul infracțiunilor rutiere, nu și armonizarea normelor privind traficul rutier, procedura penală sau sancțiunile, acest lucru nefiind necesar pentru obținerea rezultatelor propuse. Propunerea nu vizează cazurile în care destinatarul refuză să plătească o amendă dar este obligat să o facă printr-o hotărâre definitivă, întrucât Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce a sancțiunilor financiare prevede recunoașterea și executarea reciprocă a acestor hotărâri definitive.

Așa cum s-a arătat în evaluarea impactului, cerințele financiare și administrative ale acestei propuneri sunt foarte limitate. În plus, se va folosi un sistem informatic deja funcțional în UE care va fi extins în scopul schimbului de informații vizând aplicarea transfrontalieră a normelor. Și acest lucru va contribui la reducerea costurilor.

- **Alegerea instrumentelor**

Instrument propus: directivă.

Alte instrumente nu ar fi adecvate din următoarele motive.

Recomandarea în vigoare a Comisiei s-a dovedit a fi insuficientă pentru atingerea obiectivului. Același lucru se aplică, însă într-o mai mare măsură, în cazul coreglementării și autoreglementării. Un regulament ar fi prea normativ și ar putea să nu se integreze în corpul de legi naționale în vigoare.

4) IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea are implicații bugetare în ceea ce privește instituirea și gestionarea unui comitet responsabil cu punerea în aplicare a directivei.

5) INFORMAȚII SUPLIMENTARE

- **Simulare, etapa pilot și perioada de tranziție**

Sistemul de schimb de informații va fi dezvoltat și testat în termen de cel mult 2 ani de la data intrării în vigoare a directivei.

- **Simplificare**

Propunerea prevede simplificarea procedurilor administrative pentru autoritățile publice (comunitare sau naționale), de exemplu prin raționalizarea schimbului de informații într-un singur protocol.

Pentru a urmări în mod eficient numărul foarte mare al infracțiunilor rutiere, precum excesul de viteză, este necesar să se stabilească proceduri simplificate pentru a urmări și sancționa în mod sistematic aceste infracțiuni. În prezent, multe state membre nu au stabilit astfel de proceduri, sau procedurile pe care le aplică diferă în funcție de acordurile bilaterale sau multilaterale în vigoare. Aceste state membre vor fi încurajate să introducă astfel de proceduri ca o consecință a utilizării pe o scară tot mai largă a echipamentelor automatizate de detectare a excesului de viteză, prevăzută ca rezultat al măsurilor propuse.

- **Tabel de corespondență**

Statele membre sunt obligate să comunice Comisiei textul dispozițiilor naționale de transpunere a directivei, precum și un tabel de corespondență între dispozițiile în cauză și prezenta directivă.

- **Spațiul Economic European**

Actul propus vizează un aspect ce ține de SEE și, prin urmare, ar trebui extins la Spațiul Economic European.

2008/0062 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI A CONSILIULUI

de facilitare a aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1) litera (c),

având în vedere propunerea Comisiei[4],

având în vedere avizul Comitetului Economic şi Social European[5]:

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[6],

după consultarea Autorității Europene pentru Protecția Datelor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat[7],

întrucât:

(1) Uniunea Europeană urmărește o politică de îmbunătățire a siguranței rutiere, având ca obiectiv reducerea deceselor, a vătămărilor corporale şi a daunelor materiale cauzate de accidente. Aplicarea sistematică a sancțiunilor pentru infracțiuni rutiere recunoscute ca extrem de periculoase pentru siguranța rutieră este un instrument important pentru atingerea acestui obiectiv.

(2) Cu toate acestea, sancțiunile sub formă de amenzi pentru anumite infracțiuni rutiere nu sunt întotdeauna aplicate în cazul în care infracțiunile se comit cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru decât statul membru în care s-a comis infracțiunea, datorită lipsei mecanismelor corespunzătoare.

---

4 JO C , , p. .
5 JO C , , p. .
6 JO C , , p. .
7 JO C , , p. .

(3) Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră pe întreg teritoriul Uniunii Europene și pentru a asigura aplicarea unui tratament nediscriminatoriu în ceea ce privește infractorii rezidenți și nerezidenți, este necesar să se faciliteze aplicarea normelor indiferent de statul membru în care este înmatriculat vehiculul cu care se comite infracțiunea. În acest scop, ar trebui instituit un sistem transfrontalier de schimb de informații.

(4) Un astfel de sistem este deosebit de important, în special în cazul infracțiunilor rutiere detectate de echipamente automatizate, când identitatea infractorului nu poate fi imediat stabilită, precum excesul de viteză sau nerespectarea culorii roșii a semaforului. Propunerea este de asemenea utilă în sensul că permite sancționarea infracțiunilor atunci când este necesară verificarea actelor de înmatriculare ale vehiculului, în cazul în care vehiculul a fost oprit. Acest lucru se întâmplă în special în cazul conducerii în stare de ebrietate.

(5) Tipurile de infracțiuni rutiere care urmează a fi incluse în acest sistem trebuie să reflecte gravitatea acestora în funcție de gradul de pericol pe care îl reprezintă pentru siguranța rutieră și trebuie să cuprindă infracțiuni calificate drept infracțiuni rutiere de legile tuturor statelor membre. În consecință, sunt necesare dispoziții cu privire la depășirea vitezei maxime admise, la conducerea în stare de ebrietate, la neutilizarea centurii de siguranță și la nerespectarea culorii roșii a semaforului. Comisia va continua să monitorizeze evoluția pe teritoriul UE și a altor infracțiuni rutiere cu efecte grave asupra siguranței rutiere și, în cazul în care este necesar, va lua în considerare propunerea unei revizuiri a directivei astfel încât să includă în sfera sa de aplicare și aceste infracțiuni, precum conducerea sub influența stupefiantelor, folosirea telefoanelor mobile la volan și conducerea fără asigurare.

(6) Pentru a asigura eficacitatea sistemului de aplicare a normelor, este necesar ca acesta să includă etapele dintre detectarea infracțiunii și trimiterea notificării, întocmită pe baza unui model standard, către titularul certificatului de înmatriculare al vehiculului. Imediat ce este adoptată o hotărâre definitivă, se aplică Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce a sancțiunilor financiare[8] .

(7) În continuare, schimbul transfrontalier de informații trebuie realizat rapid prin intermediul mijloacelor electronice. În acest scop, este necesară crearea unei rețele electronice la nivelul UE.

(8) Întrucât datele referitoare la identificarea unui infractor sunt personale, statele membre trebuie să ia măsurile necesare pentru a garanta respectarea Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date[9].

(9) Este necesar ca măsurile de punere în aplicare a prezentei directive să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei[10].

---

[8] JO L 76, 22.3.2005, p. 16.

[9] JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

[10] JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

(10) În special, Comisiei ar trebui să i se confere prerogativul de a adopta măsuri privind modificarea anexei. Deoarece aceste măsuri au un caracter general şi vizează modificarea unor elemente neesenţiale din prezenta directivă, ele trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(11) Întrucât obiectivele acţiunii respective, şi anume facilitarea aplicării transfrontaliere a normelor privind sancţiunile pentru anumite infracţiuni rutiere, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre şi întrucât, prin urmare, având în vedere amploarea şi efectele acţiunii, aceste obiective pot fi realizate mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarităţii, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporţionalităţii, enunţat la articolul menţionat, prezenta directivă nu depăşeşte ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor în cauză**.**

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

DISPOZIŢII GENERALE

Articolul 1
Obiectul şi sfera de aplicare

1. Prezenta directivă stabileşte un sistem de facilitare a aplicării transfrontaliere a normelor privind sancţiunile pentru următoarele infracţiuni rutiere:

(a) excesul de viteză;

(b) conducerea în stare de ebrietate;

(c) nefolosirea centurii de siguranţă;

(d) nerespectarea culorii roşii a semaforului.

2. Prezenta directivă se aplică numai în măsura în care sancţiunea care urmează a fi impusă pentru infracţiunea în cauză este sau include o sancţiune financiară.

Articolul 2
Definiţii

În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiţii:

(a) „titular” înseamnă titularul certificatului de înmatriculare al vehiculului în cauză;

(b) „statul infracțiunii” înseamnă statul în care s-a comis infracțiunea;

(c) „statul de reședință” înseamnă statul membru în care este înmatriculat vehiculul cu care s-a comis infracțiunea;

(d) „autoritatea competentă” înseamnă autoritatea însărcinată cu administrarea bazei de date naționale care conține documentele de înmatriculare ale vehiculelor;

(e) „excesul de viteză” înseamnă depășirea vitezei maxime admise în statul infracțiunii, în funcție de calea rutieră sau de tipul vehiculului în cauză;

(f) „conducerea în stare de ebrietate” înseamnă conducerea în condițiile unui nivel al alcoolemiei mai ridicat decât nivelul maxim admis în statul infracțiunii;

(g) „nefolosirea centurii de siguranță” înseamnă nerespectarea obligației de a purta centura de siguranță sau de a folosi dispozitive de siguranță pentru copii în cazurile în care utilizarea unui astfel de echipament este obligatorie, în conformitate cu Directiva 91/671/CEE[11] a Consiliului sau cu legislația națională a statului infracțiunii;

(h) „nerespectarea culorii roșii a semaforului” înseamnă infracțiunea de a nu opri la culoarea roșie a semaforului, așa cum este definită în legislația statului infracțiunii.

CAPITOLUL II

DISPOZIȚII DE FACILITARE A APLICĂRII TRANSFRONTALIERE A NORMELOR

Articolul 3

Procedura pentru schimbul de informații între statele membre

1. Când într-un stat membru se comite o infracțiune cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru, iar cazul nu este sancționat și clasat imediat de o autoritate însărcinată cu urmărirea infracțiunii în statul infracțiunii, autoritatea competentă din statul în cauză trimite numărul de înmatriculare al vehiculului și informații privind locul și data comiterii infracțiunii către autoritatea competentă din celelalte state membre sau din statul de reședință, dacă acesta poate fi identificat. Statul în care s-a comis infracțiunea va face toate acestea în aceleași împrejurări și în aceleași condiții în care ar urmări infracțiunea respectivă în cazul în care aceasta s-ar comite cu un vehicul înmatriculat pe teritoriul său.

[11] Directiva 91/671/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislației statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (JO L 373, 31.12.1991, p. 26), modificată prin Directiva 2003/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 115, 9.5.2003, p. 63).

2. Autoritatea competentă din statul de reşedinţă transmite imediat următoarele informaţii, numai autorităţii competente din statul infracţiunii:

(a) marca şi modelul vehiculului cu numărul de înmatriculare în cauză;

(b) în cazul în care titularul certificatului de înmatriculare al vehiculului este o persoană fizică, numele, adresa, data şi locul naşterii acesteia;

(c) în cazul în care titularul certificatului de înmatriculare al vehiculului este o persoană juridică, denumirea şi adresa acesteia.

3. Autorităţile competente din celelalte state membre nu păstrează informaţiile trimise de către statul infracţiunii.

Articolul 4
Utilizarea unei reţele electronice

1. Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura realizarea prin mijloace electronice a schimbului de informaţii descris la articolul 3. În acest scop, statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura crearea unei reţele electronice la nivelul UE, bazată pe norme comune, în termen de cel mult 12 luni de la data menţionată la articolul 9 alineatul (1).

2. Comisia adoptă normele comune privind punerea în aplicare a alineatului (1) până la data menţionată la articolul 9 alineatul (1), în conformitate cu procedura de reglementare definită la articolul 8 alineatul (2).

Aceste norme comune includ în special dispoziţii referitoare la următoarele elemente:

(a) formatul informaţiilor care fac obiectul schimbului;

(b) procedurile tehnice pentru schimbul electronic de informaţii între statele membre.

Articolul 5
Notificarea infracţiunii

1. La primirea informaţiilor descrise la articolul 3 alineatul (2), autoritatea din statul infracţiunii însărcinată cu urmărirea infracţiunilor reglementate de prezenta directivă trimite titularului o notificare privind infracţiunea. Notificarea se elaborează pe baza modelului din anexă.

2. Notificarea infracţiunii conţine o descriere a detaliilor relevante ale infracţiunii în cauză şi suma la care se ridică sancţiunea financiară pe care titularul este obligat să o plătească, posibilele modalităţi de contestare a motivelor pentru care s-a emis notificarea şi de recurs împotriva deciziei de impunere a sancţiunii financiare, precum şi procedura de urmat în caz de litigiu sau recurs.

3. Notificarea infracţiunii îl informează pe titular despre faptul că trebuie să completeze un formular de răspuns în cazul în care nu intenţionează să plătească sancţiunea.

4. Notificarea infracțiunii îi este comunicată titularului în limba oficială sau în limbile oficiale ale statului de reședință, în conformitate cu dispozițiile statului în cauză.

5. Comisia poate adapta modelul notificării pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice. Măsurile care vizează modificarea unor elemente neesențiale ale prezentei directive se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 8 alineatul (3).

Articolul 6
Autoritățile centrale

1. Fiecare stat membru desemnează o autoritate centrală care să ofere asistență pentru aplicarea prezentei directive.

2. Fiecare stat membru comunică Comisiei, în termen de șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive, denumirea și adresele autorităților centrale desemnate în temeiul prezentului articol.

3. Comisia comunică celorlalte state membre informațiile descrise la alineatul (2).

Articolul 7
Dreptul la acces, corectare și anulare

1. Fără a aduce atingere drepturilor persoanelor vizate prevăzute în legislația națională în temeiul articolului 12 litera (a) din Directiva 95/46/CE, orice persoană are dreptul de a obține comunicarea datelor sale personale aflate în evidențele statului de reședință și care au fost transmise statului membru solicitant.

2. Fără a aduce atingere respectării cerințelor procedurale ale mecanismelor de recurs și despăgubire ale statului membru în cauză, orice persoană vizată are dreptul de a obține imediat corectarea datelor personale inexacte sau anularea oricăror date înregistrate ilegal.

3. Persoanele vizate își pot exercita drepturile menționate la alineatul (2) înaintea autorității centrale din statul de reședință.

CAPITOLUL III

PROCEDURA COMITETULUI

Articolul 8
Comitetul

1. Comisia este asistată de un comitet de aplicare a normelor privind siguranța rutieră.

2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din decizia menționată anterior.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabileşte la trei luni.

3. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1) - (4) şi articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispoziţiile articolului 8 din decizia menţionată.

CAPITOLUL IV

DISPOZIŢII FINALE

Articolul 9
Transpunere

1. Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege şi a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, în termen de cel mult douăsprezece luni de la intrarea în vigoare a acesteia. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele dispoziţiilor în cauză, precum şi un tabel de corespondenţă între dispoziţiile în cauză şi prezenta directivă.

   Atunci când statele membre adoptă dispoziţiile menţionate, acestea conţin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoţite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

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

Articolul 10

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 11

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Preşedintele	*Preşedintele*

ANEXĂ
FORMULAR de notificare a infracţiunii

prevăzut la articolul 5

[PAGINA DE GARDĂ]

[Numele, adresa și numărul de telefon ale expeditorului] [Numele și adresa destinatarului]

NOTIFICARE

a infracțiunii rutiere comise în…… [denumirea statului membru în care s-a comis infracțiunea]

[textul de mai sus apare pe această pagină de gardă în toate limbile oficiale ale UE]

Pagina 2

La [data…] o infracțiune rutieră comisă cu vehiculul având numărul de înmatriculare ……, marca ….., modelul..... a fost detectată de ……..[denumirea organismului responsabil].

Sunteți înregistrat ca titular al certificatului de înmatriculare al vehiculului sus-menționat.

Detaliile relevante ale infracțiunii sunt descrise mai jos, la pagina 3.

Contravaloarea amenzii aplicate acestei infracțiuni este de ..... EUR / moneda națională.

Termenul de plată este .....

În caz de neplată a acestei amenzi, sunteți obligat să completați formularul de răspuns atașat (pagina 4) și să îl trimiteți la adresa indicată.

---

pagina 3

Detalii relevante referitoare la infracțiune

(a) Informații referitoare la vehiculul cu care s-a comis infracțiunea:

Numărul de înmatriculare:

Țara în care este înmatriculat:

Marcă și model:

(b) Informații referitoare la infracțiune:

Locul, data și ora la care a fost comisă:

Natura și încadrarea juridică a infracțiunii:

exces de viteză, conducere în stare de ebrietate, nefolosirea centurii de siguranță sau a sistemelor de siguranță pentru copii, nerespectarea culorii roșii a semaforului[12]

Descrierea detaliată a infracțiunii:

Trimitere la dispoziția (dispozițiile) legală(e) relevantă(e):

Descrierea sau trimiterea la dovezi referitoare la infracțiune:

(c) Informații referitoare la dispozitivul de detectare a infracțiunii utilizat[13]

Tipul de dispozitiv de detectare a infracțiunilor de exces de viteză, conducere în stare de ebrietate, nerespectare a culorii roșii a semaforului sau nefolosire a centurii de siguranță[14]:

Specificațiile dispozitivului:

Numărul de identificare al dispozitivului:

Data de expirare a ultimei calibrări:

(d) Rezultatul utilizării dispozitivului:

[exemplu pentru exces de viteză; a se adăuga alte infracțiuni:]

Viteza maximă admisă:

Viteza înregistrată:

Viteza înregistrată corectată cu marja de eroare:

---

12 A se șterge mențiunile neaplicabile.

13 Doar în cazul utilizării unui dispozitiv.

14 A se șterge mențiunile neaplicabile.

Formular de răspuns

(a se completa cu majuscule și a se bifa opțiunea corectă)

A. Identitatea conducătorului auto:

- Numele și prenumele:

- Locul și data nașterii:

- Numărul carnetului de conducere:…… eliberat la (data):……. în (locul)…….

- Adresa :

B. Listă de întrebări

(1) Vehiculul marca….,având numărul de înmatriculare…., este înmatriculat pe numele dvs.? da/nu

Dacă nu, titularul certificatului de înmatriculare este:

(numele, prenumele, adresa)

(2) Recunoașteți că ați comis infracțiunea?
da/nu

(3) Dacă nu recunoașteți, motivați:

Formularul completat se trimite, ***în termen de 60 de zile de la primirea prezentei notificări,*** către următoarea autoritate competentă:

la următoarea adresă:

INFORMAȚII

Această cauză va fi examinată de către autoritatea competentă din statul în care s-a comis infracțiunea.
În cazul în care cauza nu este dedusă judecății, veți fi informat în termen de 60 de zile de la primirea formularului de răspuns.

În cazul în care cauza este dedusă judecății, se aplică procedura următoare:

[a se completa de către statul infracțiunii – procedura de urmat, incluzând detalii referitoare la posibilitatea și procedura de recurs împotriva deciziei de urmărire penală. Aceste detalii vor include, în orice caz: Denumirea și adresa autorității responsabile cu deducerea cauzei judecății; termenul de plată; denumirea și adresa organismului în fața căruia poate fi prezentat recursul; termenul limită pentru înaintarea recursului].

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. DENUMIREA PROPUNERII:

Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de facilitare a aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere

2. CADRU ABM/ABB (GESTIUNE/STABILIREA BUGETULUI PE ACTIVITĂȚI)

Domeniul (domeniile) de politică în cauză și activitatea (activitățile) asociată (asociate):

Transport terestru – Siguranța rutieră

3. LINII BUGETARE:

3.1. Linii bugetare [linii operaționale și linii conexe de asistență tehnică și administrativă (foste linii BA)], inclusiv titlurile acestora:

3.2. Durata acțiunii și a implicațiilor financiare:

Durată nelimitată

3.3. Caracteristici bugetare:

Linie bugetară	Natura cheltuielilor		Nouă	Contribuția AELS	Contribuție țări candidate	Rubrica PF

4. SINTEZA RESURSELOR

4.1. Resurse financiare

4.1.1. Sinteza creditelor de angajament (CA) şi a creditelor de plată (CP)

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Natura cheltuielii	Secţiunea nr.		Anul 2012	2013	2014	2015	2016	2017 anii următori	Total
Cheltuieli operaţionale[15]									
Credite de angajament (CA)	8.1.	a							
Credite de plată (CP)		b							
Cheltuieli administrative incluse în suma de referinţă[16]									
Asistenţă tehnică şi administrativă – ATA (CND)	8.2.4.	c							
SUMA TOTALĂ DE REFERINŢĂ									
Credite de angajament		a+c							
Credite de plată		b+c							
Cheltuieli administrative neincluse în suma de referinţă[17]									
Resurse umane şi cheltuieli conexe (CND)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Cheltuieli administrative, altele decât resursele umane şi costurile conexe, neincluse în suma de referinţă (CND)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Totalul indicativ al costurilor acţiunii									
TOTAL CA, inclusiv costul resurselor umane		a+c+d+e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
TOTAL CP, inclusiv costul resurselor umane		b+c+d+e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Cheltuieli care nu intră sub incidenţa capitolului xx 01 din titlul xx în cauză.

16 Cheltuieli care intră sub incidenţa articolului xx 01 04 din titlul xx.

17 Cheltuieli care intră sub incidenţa capitolului xx 01, cu excepţia articolelor xx 01 04 sau xx 01 05.

Detalii privind cofinanțarea

În cazul în care propunerea prevede cofinanțare din partea statelor membre sau altor organisme (a se specifica), este necesar să se furnizeze o estimare a nivelului acestei cofinanțări în tabelul de mai jos (se pot adăuga rânduri suplimentare în cazul în care se prevede că mai multe organisme participă la cofinanțare):

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Organism cofinanțator		Anul 2012	2013	2014	2015	2016	2017 și anii urm.	Total
NO	f							
TOTAL CA inclusiv cofinanțare	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Compatibilitatea cu programarea financiară

X Propunerea este compatibilă cu programarea financiară existentă.

☐ Propunerea duce la reprogramarea rubricii respective din perspectivele financiare.

☐ Propunerea poate necesita aplicarea dispozițiilor Acordului interinstituțional[18] (referitoare la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea perspectivelor financiare).

4.1.3. Implicațiile financiare asupra veniturilor

X Propunerea nu are implicații financiare asupra veniturilor

☐ Propunerea are implicații financiare – Efectul asupra veniturilor este următorul:

milioane EUR (cu o zecimală)

		Anterior acțiunii	Situația după acțiune					
Linie bugetară	Venituri	[Anul n-1]	[Anul n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Venituri în valori absolute							
	b) Modificarea veniturilor	*Δ*						

[18] A se vedea punctele 19 și 24 din Acordul interinstituțional.

[19] Trebuie adăugate coloane suplimentare dacă este necesar, în cazul în care durata acțiunii depășește 6 ani.

4.2. Resurse umane în echivalent normă întreagă (ENI) (inclusiv funcționari, personal temporar și extern) – vezi detaliile de la punctul 8.2.1.

Necesar anual	Anul 2012	2013	2014	2015	2016	2017 și urm.
Numărul total al resurselor umane	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CARACTERISTICI ȘI OBIECTIVE

5.1. Rezultat care trebuie obținut pe termen scurt sau lung

Comisia este asistată de un comitet în realizarea mai multor sarcini descrise în directivă, și anume: adoptarea normelor comune în vederea creării unei rețele electronice comunitare de schimb de informații, adaptarea anexei care conține modelul pentru notificarea infracțiunii, destinată posesorului unui vehicul cu care s-a comis o infracțiune.

5.2. Valoarea adăugată a implicării comunitare, compatibilitatea propunerii cu alte instrumente financiare și eventuala sinergie

În scopul îmbunătățirii siguranței rutiere pe întreg teritoriul Uniunii Europene și pentru a asigura un tratament egal al infractorilor rezidenți și al celor nerezidenți, propunerea urmărește să stabilească un sistem de facilitare a aplicării transfrontaliere a sancțiunilor pentru anumite infracțiuni rutiere. În timp ce propunerea reglementează etapele cuprinse între înregistrarea infracțiunii și trimiterea unei notificări titularului certificatului de înmatriculare al vehiculului, Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce a sancțiunilor financiare[20] se aplică imediat după adoptarea unei hotărâri definitive.

5.3. Obiective, rezultate estimate și indicatorii conecși ai propunerii în cadrul gestiunii pe activități (ABM)

Obiectiv: contribuție la reducerea cu 50% a numărului de decese cauzate de accidente rutiere în UE în 2010 și în anii următori. Rezultatele directivei vor fi monitorizate. Rezultate estimate: scăderea numărului de infracțiuni rutiere, în special a celor comise de conducători auto nerezidenți, dar și al infracțiunilor comise de conducători auto rezidenți, ca efect general al informării conducătorilor auto cu privire la faptul că astfel de infracțiuni nu rămân nesancționate.

[20] Din 24 februarie 2005 (JO L 76, 22.3.2005, p. 16).

5.4. Modalități de punere în aplicare (cu titlu indicativ)

☐ ***Gestiune centralizată***

- ☐ direct de către Comisie
- ☐ indirect, prin delegare către:
  - ☐ agenții executive
  - ☐ organisme instituite de Comunități, prevăzute la articolul 185 din regulamentul financiar
  - ☐ organisme publice naționale/organisme cu misiune de serviciu public.

X ***Gestiune repartizată sau descentralizată***

- **X** cu state membre
- ☐ cu țări terțe

☐ ***Gestiune în comun cu organizații internaționale (de precizat)***

Observații:

6. MONITORIZARE ȘI EVALUARE

6.1. Sistem de monitorizare

Comitetul va fi gestionat și prezidat de funcționari relevanți din cadrul Comisiei. În consecință, evoluția și progresele comitetului vor fi constant monitorizate.

6.2. Evaluare

6.2.1. Evaluare ex-ante

S-a întocmit un raport de evaluare a impactului privind proiectul de directivă în urma consultării consiliului de evaluare a impactului.

6.2.2. Măsuri luate în urma unei evaluări intermediare/ex-post (lecții învățate din experiențe anterioare similare)

6.2.3. Condițiile și frecvența evaluărilor viitoare

Comitetul se va întruni de două ori pe an.

7. MĂSURI ANTIFRAUDĂ

Comitetul va fi gestionat și prezidat de funcționari relevanți din cadrul Comisiei. În consecință, evoluția și progresele comitetului vor fi constant monitorizate.

8. DETALII PRIVIND RESURSELE

8.1. Obiectivele propunerii din punctul de vedere al costurilor financiare

NA

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

(Se indică denumirea obiectivelor, acțiunilor și realizărilor)	**Tipul realizării**	**Costul mediu**	Anul n		Anul n+1		Anul n+2		Anul n+3		Anul n+4		Anul n+5 și anii urm.		**TOTAL**	
			Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total
OBIECTIV OPERAȚIONAL NR. 1[21]																
Acțiunea 1……..																
Realizarea 1																
Realizarea 2																
Acțiunea 2……..																
Realizarea 1																
Subtotal Obiectivul 1																
OBIECTIV																

[21] Conform descrierii din partea 5.3.

OPERAȚIONAL NR. 2 …..																
Acțiunea 1….																
Realizarea 1																
Subtotal Obiectivul 2																
OBIECTIV OPERAȚIONAL NR n …..																
Subtotal Obiectivul n																
COST TOTAL																

8.2. Costuri administrative

8.2.1. Numărul şi tipul resurselor umane

Tipuri de posturi		Efective de alocat pentru gestionarea acţiunii prin utilizarea resurselor existente şi/sau suplimentare (**număr de posturi/ENI**)					
		Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017
Funcţionari sau agenţi temporari[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Personal finanţat[23] prin articolul XX 01 02							
Alte tipuri de personal finanţat[24] prin articolul XX 01 04/05							
TOTAL		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Descrierea sarcinilor care decurg din acţiune

Gestiunea comitetului.

Comisia este asistată de un comitet în realizarea mai multor sarcini descrise în directivă, şi anume: adoptarea normelor comune în vederea creări unei reţele electronice comunitare de schimb de informaţii, adaptarea anexei care conţine modelul pentru notificarea infracţiunii, destinată posesorului unui vehicul cu care s-a comis o infracţiune.

8.2.3. Originea resurselor umane (statutare)

☐ Posturi alocate în prezent pentru gestionarea programului care urmează să fie înlocuite sau prelungite

☐ Posturi pre-alocate în cadrul exerciţiului SPA/PPB pentru anul n

x	Posturi de solicitat în cadrul următoarei proceduri SPA/PPB

☐ Posturi de redistribuit pe baza resurselor existente în cadrul serviciului în cauză (redistribuire internă)

☐ Posturi necesare pentru anul n, dar care nu au fost prevăzute în cadrul SPA/PPB al pentru anul în cauză

---

22 Ale căror costuri NU sunt acoperite de suma de referinţă.

23 Ale căror costuri NU sunt acoperite de suma de referinţă.

24 Costurile aferente sunt incluse în suma de referinţă.

8.2.4. Alte cheltuieli administrative incluse în suma de referință (XX 01 04/05 – Cheltuieli cu gestiunea administrativă)

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Linie bugetară (nr. și denumire)	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017 și anii. urm.	TOTAL
1 Asistență tehnică și administrativă (inclusiv costurile cu personalul aferente)							
Agenții executive[25]							
Alte tipuri de asistență tehnică și administrativă							
- *intra muros*							
- *extra muros*							
Total asistență tehnică și administrativă							

8.2.5. Costul financiar al resurselor umane și costuri conexe <u>ne</u>incluse în suma de referință.

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Tip de resurse umane	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017 și anii urm.
Funcționari și agenți temporari (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Personal finanțat prin articolul XX 01 02 (auxiliari, END, personal interimar, etc.) (se indică linia bugetară)						
Costul total al resurselor umane și costuri conexe (care NU sunt incluse în suma de referință)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Este necesar să se facă trimitere la fișa financiară legislativă specifică agenției (agențiilor) executive în cauză.

Calcul – *Funcționari și agenți temporari*

0,5 agent x 117 000 EUR : 58 500 EUR (0,0585 milioane EUR) pe an

Calcul – *Personal finanțat prin articolul XX 01 02*

Nu se aplică.

8.2.6. Alte cheltuieli administrative neincluse în suma de referință

milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017 și anii. urm.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Delegații							
XX 01 02 11 02 – Reuniuni și conferințe							
XX 01 02 11 03 - Comitete[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Studii și consultări							
XX 01 02 11 05 – Sisteme de informații							
2 Total alte cheltuieli cu gestiunea (XX 01 02 11)							
3 Alte cheltuieli de natură administrativă (precizați indicând linia bugetară)							
Totalul cheltuielilor administrative, altele decât cele pentru resursele umane și costurile conexe (care neincluse în suma de referință)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Comitetul instituit prin Decizia 2006/512/CE (comitologie). Suma (0,0351 MEUR) este calculată astfel: 650 EUR pe expert x 27 state membre x 2 reuniuni pe an.

Necesarul de resurse umane și administrative trebuie acoperit din resursele existente sau din alocația care poate fi acordată direcției generale coordonatoare în cadrul procedurii de alocare anuale, ținând seama de constrângerile bugetare.

Direcția Generală Buget ia notă de afirmația că „se va folosi un sistem informațional comunitar deja funcțional în UE care va fi extins în scopul realizării schimbului de informații în vederea aplicării transfrontaliere a normelor” și deduce de aici că o posibilă necesitate de a modifica sistemul existent va fi finanțată prin linia bugetară prin care a fost finanțată dezvoltarea inițială a sistemului.