

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

C 136 E



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 54

6 mai 2011

Numărul informării

Cuprins

Pagina

III *Acte pregătitoare*

CONSILIU

2011/C 136 E/01

Poziția (UE) nr. 8/2011 a Consiliului în primă lectură în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră

Adoptată de Consiliu la 17 martie 2011 1

RO

III

(Acte pregătitoare)

CONSILIU

POZIȚIA (UE) NR. 8/2011 A CONSILIULUI ÎN PRIMĂ LECTURĂ

în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră

Adoptată de Consiliu la 17 martie 2011

(2011/C 136 E/01)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 87 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽¹⁾,

întrucât:

- (1) Uniunea urmărește o politică de îmbunătățire a siguranței rutiere, având ca obiectiv reducerea deceselor, a vătămărilor corporale și a daunelor materiale. Un element important al acestei politici îl constituie aplicarea consecventă a sancțiunilor pentru încălcările normelor de circulație săvârșite în Uniune care pun în pericol în mod semnificativ siguranța rutieră.
- (2) Cu toate acestea, ca urmare a lipsei unor proceduri adecvate și fără a aduce atingere posibilităților existente în temeiul Deciziei 2008/615/JAI a Consiliului din 23 iunie 2008 privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere ⁽²⁾, precum și în temeiul Deciziei 2008/616/JAI a Consiliului din 23 iunie 2008 privind punerea în aplicare a Deciziei 2008/615/JAI ⁽³⁾ („Deciziile Prüm”), sancțiunile de natură financiară pentru anumite încălcări ale normelor de circulație

adeseori nu sunt executate atunci când încălcările respective au fost săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât cel în care s-a săvârșit încălcarea. Prezenta directivă urmărește să garanteze că, și în astfel de cazuri, ar trebui asigurată cercetarea eficientă a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

- (3) Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră pe întreg teritoriul Uniunii și pentru a asigura aplicarea unui tratament egal conducătorilor auto, în ceea ce privește contravenienții rezidenți și nerezidenți, asigurarea punerii în aplicare ar trebui facilitată indiferent de statul membru în care este înmatriculat vehiculul. În acest scop, ar trebui instituit un sistem de schimb transfrontalier de informații privind anumite încălcări identificate ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, indiferent de natura administrativă sau penală a acestora în temeiul dreptului statului membru implicat, care să acorde statului membru al încălcării acces la datele privind înmatricularea vehiculului (DÎV) de la statul membru de înmatriculare.
- (4) Un schimb transfrontalier de DÎV mai eficient, care să faciliteze identificarea persoanelor suspectate de săvârșirea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, ar putea spori efectul disuasiv și ar putea determina un comportament mai prudent al persoanelor care conduc vehicule înmatriculate în alt stat membru decât cel al încălcării, prevenind astfel decesele cauzate de accidente rutiere.
- (5) Încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră aflate sub incidența prezentei directive nu fac obiectul unui tratament uniform în statele membre. Unele statele membre consideră aceste încălcări, în temeiul dreptului intern, drept încălcări de natură „administrativă”, în timp ce alte state membre le califică drept fapte „penale”. Prezenta directivă ar trebui să se aplice indiferent de modul în care sunt încadrate încălcările respective în dreptul intern.

⁽¹⁾ Poziția Parlamentului European din 17 decembrie 2008 (JO C 45E, 23.2.2010, p. 149) și poziția Consiliului din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din

⁽²⁾ JO L 210, 6.8.2008, p. 1.

⁽³⁾ JO L 210, 6.8.2008, p. 12.

- (6) În cadrul Deciziilor Prüm, statele membre își acordă reciproc dreptul de acces la DÎV, în scopul îmbunătățirii schimbului de informații și al accelerării procedurilor în vigoare. Dispozițiile referitoare la specificațiile tehnice și la disponibilitatea schimbului automatizat de date prevăzute în Deciziile Prüm ar trebui preluate, într-o măsură cât mai mare, în prezenta directivă.
- (7) Ar trebui să se profite de faptul că aplicația informatică a Sistemului european de informare privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris), care este obligatoriu pentru statele membre în temeiul Deciziilor Prüm în ceea ce privește DÎV, prevede un schimb de DÎV rapid, sigur și confidențial între statele membre. Prin urmare, această aplicație informatică ar trebui să constituie baza schimbului de date în temeiul prezentei directive și, în același timp, să faciliteze statelor membre raportarea către Comisie.
- (8) Domeniul de aplicare al Eucaris este limitat la procesele utilizate în schimbul de informații între punctele naționale de contact din statele membre. Procedurile și procesele automatizate în care se utilizează informațiile nu intră în domeniul de aplicare a Eucaris.
- (9) Strategia de gestionare a informațiilor pentru securitatea internă a UE urmărește să identifice soluțiile cele mai simple, mai ușor de urmărit și mai rentabile pentru schimburile de date.
- (10) Statele membre ar trebui să fie în măsură să contacteze proprietarul, deținătorul vehiculului implicat sau persoana identificată în alt mod, suspectată de săvârșirea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, pentru a-i transmite informații cu privire la procedurile aplicabile și la consecințele juridice în temeiul dreptului statului membru al încălcării. În acest sens, statele membre ar trebui să aibă în vedere transmiterea informațiilor referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră în limba documentelor de înmatriculare sau în limba pe care, în modul cel mai probabil, persoana vizată o înțelege, pentru a asigura înțelegerea clară de către aceasta din urmă a informațiilor care i se comunică. Aceasta îi va permite persoanei în cauză să răspundă la informații în mod adecvat, și anume solicitând informații suplimentare, plătind amenda sau exercitându-și dreptul la apărare, în special în cazul în care s-a produs o eroare de identificare. Procedurile ulterioare fac obiectul instrumentelor juridice aplicabile, inclusiv al instrumentelor referitoare la asistența reciprocă și la recunoașterea reciprocă.
- (11) Statele membre ar trebui să aibă în vedere furnizarea unei traduceri echivalente în ceea ce privește scrisoarea de informare trimisă de statul membru al încălcării, astfel cum se prevede în Directiva 2010/64/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind dreptul la interpretare și traducere în cadrul procedurilor penale ⁽¹⁾.
- (12) O mai strânsă cooperare între autoritățile de aplicare a legii ar trebui să fie însoțită de respectarea drepturilor fundamentale, în special a dreptului la viață privată și la protecția datelor cu caracter personal, care să fie garantate prin modalități speciale de protecție a datelor, care ar trebui să țină seama de natura specifică a accesului transfrontalier online la bazele de date. Aceste condiții sunt asigurate prin Deciziile Prüm.
- (13) Țările terțe ar trebui să aibă posibilitatea de a participa la schimbul de DÎV, cu condiția să fi încheiat un acord cu Uniunea în acest sens. Un astfel de acord ar trebui să cuprindă dispozițiile necesare cu privire la protecția datelor.
- (14) Prezenta directivă respectă drepturile fundamentale și observă principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, astfel cum se menționează la articolul 6 din Tratatul privind Uniunea Europeană.
- (15) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul (nr. 21) privind poziția Regatului Unit și a Irlandei cu privire la spațiul de libertate, securitate și justiție, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, și fără a aduce atingere articolului 4 din protocolul respectiv, aceste state membre nu participă la adoptarea prezentei directive, nu au obligații în temeiul acesteia și nu fac obiectul aplicării sale.
- (16) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul (nr. 22) privind poziția Danemarcei, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Danemarca nu participă la adoptarea prezentei directive, nu are obligații în temeiul acesteia și nu face obiectul aplicării sale.
- (17) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare ⁽²⁾, statele membre sunt încurajate să stabilească, în interesul propriu și în interesul Uniunii, propriile tabele, care să ilustreze, în măsura posibilului, concordanța dintre prezenta directivă și măsurile lor de transpunere și pe care să le facă publice.
- (18) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume asigurarea unui nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune, prin facilitarea schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, atunci când acestea sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât cel al încălcării, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de statele membre și, prin urmare, având în vedere amploarea și efectele acțiunii, poate fi realizat 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 enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

⁽¹⁾ JO L 280, 26.10.2010, p. 1.

⁽²⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

(19) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată și a adoptat un aviz ⁽¹⁾,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

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, prin acesta, executarea sancțiunilor, atunci când încălcările respective sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât statul membru al încălcării.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Directiva se aplică următoarelor încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră:

- (a) excesul de viteză;
- (b) nefolosirea centurii de siguranță;
- (c) nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului;
- (d) conducerea sub influența alcoolului;
- (e) conducerea sub influența stupefiantelor;
- (f) nefolosirea căștii de protecție;
- (g) utilizarea unei benzi interzise;
- (h) utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții:

- (a) „vehicul” înseamnă orice autovehicul, inclusiv motociclete, care este utilizat în mod normal pentru transportul rutier de persoane sau bunuri;
- (b) „statul membru al încălcării” înseamnă statul membru în care s-a săvârșit încălcarea;
- (c) „statul membru de înmatriculare” înseamnă statul membru în care este înmatriculat vehiculul cu care s-a săvârșit încălcarea;

(d) „exces de viteză” înseamnă depășirea limitei de viteză în vigoare în statul membru al încălcării pentru calea rutieră sau tipul de vehicul în cauză;

(e) „nefolosirea centurii de siguranță” înseamnă încălcarea obligației de a purta centura de siguranță sau de a folosi dispozitive de siguranță pentru copii, în conformitate cu Directiva 91/671/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaunele de vehicule ⁽²⁾ și cu dreptul statului membru al încălcării;

(f) „nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului” înseamnă conducerea fără oprire la culoarea roșie a semaforului sau la orice alt semnal de oprire relevant, astfel cum este definit în dreptul statului membru al încălcării;

(g) „conducerea sub influența alcoolului” înseamnă conducerea sub influența alcoolului, astfel cum este definită în dreptul statului membru al încălcării;

(h) „conducerea sub influența stupefiantelor” înseamnă conducerea sub influența stupefiantelor sau a altor substanțe cu efecte similare, astfel cum este definită în dreptul statului membru al încălcării;

(i) „nefolosirea căștii de protecție” înseamnă nepurtarea căștii de protecție, astfel cum este definită în dreptul statului membru al încălcării;

(j) „utilizarea unei benzi interzise” înseamnă utilizarea ilegală a unui sector de drum (precum o bandă de urgență, o bandă rezervată transportului public sau o bandă închisă temporar din motive de congestiune sau ca urmare a desfășurării unor lucrări), astfel cum este definită în dreptul statului membru al încălcării;

(k) „utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii” înseamnă utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii, astfel cum este definită în dreptul statului membru al încălcării;

(l) „punct național de contact” înseamnă o autoritate competentă desemnată pentru schimbul de DÎV;

(m) „căutare automatizată” înseamnă o procedură de acces online pentru consultarea bazei de date a unui/unei, a mai multor sau a tuturor statelor membre sau țărilor participante;

(n) „deținătorul vehiculului” înseamnă persoana pe numele căreia este înmatriculat vehiculul, astfel cum este definită în dreptul statului membru de înmatriculare.

⁽¹⁾ JO C 310, 5.12.2008, p. 9.

⁽²⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 26.

Articolul 4

Procedura pentru schimbul de informații între statele membre

(1) În vederea investigațiilor privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră menționate la articolul 2, statele membre permit accesul punctelor naționale de contact ale altor state membre, astfel cum sunt menționate la alineatul (3) din prezentul articol, la următoarele DÎV, autorizându-le să efectueze căutări automatizate cu privire la:

- (a) date privind vehiculele; și
- (b) date privind proprietarii sau deținătorii vehiculelor.

Elementele datelor menționate la literele (a) și (b) care sunt necesare pentru efectuarea căutărilor trebuie să fie conforme cu cerințele prevăzute în capitolul 3 punctul 1.2.2 din anexa la Decizia 2008/616/JAI.

(2) Toate căutările sub formă de cerere transmisă se efectuează de către punctul național de contact al statului membru al încălcării prin utilizarea unui număr de înmatriculare complet.

Căutările se efectuează în conformitate cu procedurile descrise în capitolul 3 al anexei la Decizia 2008/616/JAI.

Statul membru al încălcării utilizează, în temeiul prezentei directive, datele obținute în scopul de a stabili cine este personal răspunzător de încălcările normelor de circulație menționate la articolele 2 și 3 care afectează siguranța rutieră.

(3) În scopul furnizării datelor menționate la alineatul (1), fiecare stat membru desemnează un punct național de contact pentru cererile primite. Competențele punctelor naționale de contact sunt reglementate de dreptul aplicabil al statului membru în cauză.

(4) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura realizarea schimbului de informații prin mijloace electronice interoperabile și pentru a garanta că acest schimb de informații se desfășoară într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și sigur, prin utilizarea, într-o măsură cât mai mare, a aplicațiilor informatice existente, precum cea concepută special în scopul aplicării articolului 12 din Decizia 2008/615/JAI, precum și a versiunilor modificate ale aplicației respective.

(5) Fiecare stat membru suportă costurile proprii care decurg din administrarea, utilizarea și întreținerea aplicațiilor informatice menționate la alineatul (4).

Articolul 5

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

(1) Atunci când statul membru al încălcării decide să inițieze proceduri ulterioare referitoare la încălcările normelor de

circulație care afectează siguranța rutieră menționate la articolul 2, acesta informează, în conformitate cu dreptul intern, proprietarul, deținătorul vehiculului sau persoana identificată în alt mod, suspectată că a săvârșit încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, cu privire la consecințele juridice ale acesteia pe teritoriul statului membru al încălcării, în temeiul dreptului statului membru respectiv.

(2) Atunci când transmite scrisoarea de informare proprietarului, deținătorului vehiculului sau persoanei identificate în alt mod, suspectată că a săvârșit încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, statul membru al încălcării include, în conformitate cu dreptul intern, orice informații relevante, precum natura încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, astfel cum este menționată la articolul 2, locul, data și ora la care a fost săvârșită, precum și, după caz, date privind dispozitivul utilizat pentru detectarea încălcării.

În acest scop, statul membru al încălcării poate utiliza modelul prevăzut în anexă.

(3) Atunci când statul membru al încălcării decide să inițieze proceduri ulterioare referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră menționate la articolul 2, acesta transmite scrisoarea de informare, în scopul garantării respectării drepturilor fundamentale, în limba documentului de înmatriculare, dacă acesta este disponibil, sau într-una din limbile oficiale ale statului membru de înmatriculare.

Articolul 6

Rapoartele statelor membre către Comisie

Statele membre transmit un raport Comisiei până la ... (*) și apoi la fiecare doi ani. Raportul indică numărul de cereri de căutare automatizată efectuate de statul membru al încălcării și adresate punctului național de contact al statului membru de înmatriculare în urma încălcărilor săvârșite pe teritoriul celui dintâi, precum și numărul cererilor respinse și natura cererilor respective.

Articolul 7

Protecția datelor

Dispozițiile privind protecția datelor prevăzute de Decizia-cadru 2008/977/JAI a Consiliului din 27 noiembrie 2008 privind protecția datelor cu caracter personal prelucrate în cadrul cooperării polițienesci și judiciare în materie penală⁽¹⁾ se aplică datelor cu caracter personal prelucrate în temeiul prezentei directive.

Toate dispozițiile relevante în materie de protecție a datelor prevăzute în Deciziile Prüm se aplică, de asemenea, datelor cu caracter personal prelucrate în temeiul prezentei directive.

(*) 54 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

(1) JO L 350, 30.12.2008, p. 60.

*Articolul 8***Informații destinate conducătorilor auto din Uniune**

Comisia publică pe pagina sa de internet, în toate limbile oficiale ale instituțiilor Uniunii, o sinteză a normelor în vigoare în statele membre referitoare la domeniul reglementat de prezenta directivă. Statele membre furnizează Comisiei informații referitoare la aceste norme.

*Articolul 9***Revizuirea directivei**

Până la ... (*) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive de către statele membre, evaluează necesitatea adăugării altor încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră la articolul 2 și, dacă este cazul, prezintă o propunere în acest sens.

*Articolul 10***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 ... (**). Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile menționate, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt

însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre transmit Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 11***Intrare în vigoare**

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

*Articolul 12***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre în conformitate cu tratatele.

Adoptată la,

Pentru Parlamentul European

Președintele

...

Pentru Consiliu

Președintele

...

(*) 60 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

(**) 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

ANEXĂ

MODELUL DE SCRISOARE DE INFORMARE

menționat la articolul 5

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

.....
[Numele și adresa destinatarului]

SCRISOARE DE INFORMARE

privind o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșită în
[numele statului membru în care s-a săvârșit încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră]

Pagina 2

La o încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră săvârșită cu vehiculul având
numărul de înmatriculare , marca , modelul
a fost detectată de
[denumirea organismului responsabil].

[Opțiunea 1] ⁽¹⁾

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

[Opțiunea 2] ⁽¹⁾

Deținătorul certificatului de înmatriculare al vehiculului sus-menționat a indicat că erați conducătorul vehiculului în momentul săvârșirii încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

Detaliile relevante ale încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră sunt descrise în continuare, la pagina 3.

Contravaloarea sancțiunii financiare aplicate acestei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră este de EUR/[moneda națională].

Termenul de plată este

În caz de neplată a acestei sancțiuni financiare, se recomandă să completați formularul de răspuns atașat (pagina 4) și să îl trimiteți la adresa indicată.

Prezenta scrisoare se tratează în conformitate cu dreptul intern al
[numele statului membru în care s-a săvârșit încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră].

⁽¹⁾ A se elimina mențiunile neaplicabile.

Pagina 3

Detalii relevante referitoare la încălcare

(a) Informații referitoare la vehiculul cu care s-a săvârșit încălcarea:

Numărul de înmatriculare:

Țara în care este înmatriculat:

Marcă și model:

(b) Informații referitoare la încălcare:

Locul, data și ora la care a fost săvârșită încălcarea:

.....

Natura și încadrarea juridică a încălcării:

.....

exces de viteză, nefolosirea centurii de siguranță, nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului, conducerea sub influența alcoolului, conducerea sub influența stupefiantelor, nefolosirea căștii de protecție, utilizarea unei benzi interzise, utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii ⁽¹⁾

Descrierea detaliată a încălcării:

.....

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

.....

Descrierea sau trimiterea la dovezi referitoare la încălcare:

.....

(c) Informații referitoare la dispozitivul utilizat pentru detectarea încălcării ⁽²⁾Tipul de dispozitiv utilizat pentru detectarea următoarelor încălcări: exces de viteză, nefolosirea centurii de siguranță, nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului, conducerea sub influența alcoolului, conducerea sub influența stupefiantelor, nefolosirea căștii de protecție, utilizarea unei benzi interzise, utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii ⁽¹⁾:

Specificățiile 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 încălcări:]

Viteza maximă admisă:

.....

Viteza înregistrată:

.....

Viteza înregistrată corectată cu marja de eroare:

.....

⁽¹⁾ A se elimina mențiunile neaplicabile.⁽²⁾ Doar în cazul utilizării unui dispozitiv.

Pagina 4

Formular de răspuns

(a se completa cu majuscule)

A. Identitatea conducătorului auto:

— Numele și prenumele:

— Locul și data nașterii:

— Numărul permisului de conducere: eliberat la (data): la (locul)

— Adresa:

B. Listă de întrebări:

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

Dacă nu, titularul certificatului de înmatriculare este:

(numele, prenumele, adresa)

2. Recunoașteți că ați săvârșit încălcarea? da/nu ⁽¹⁾

3. Dacă nu recunoașteți, motivați:

.....
.....
.....
.....

Sunteți rugat să trimiteți formularul completat, în termen de 60 de zile de la primirea prezentei scrisori de informare, către următoarea autoritate:

.....
la următoarea adresă:

.....

INFORMAȚII

Acest dosar va fi examinat de către autoritatea competentă din
[numele statului membru al încălcării]

În cazul în care nu se dă curs dosarului, veți fi informat în termen de 60 de zile de la primirea formularului de răspuns.

⁽¹⁾ A se elimina mențiunea neaplicabilă.

În cazul în care se dă curs dosarului, se aplică procedura următoare:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

[a se completa de către statul membru al încălcării – procedura de urmat, incluzând detalii referitoare la posibilitatea și procedura de exercitare a unei căi de atac împotriva deciziei de a se da curs dosarului. Aceste detalii vor include, în orice caz: denumirea și adresa autorității responsabile de urmărirea dosarului; termenul de plată; denumirea și adresa organismului în fața căruia poate fi exercitată o cale de atac; termenul limită pentru exercitarea căii de atac].

Prezenta scrisoare nu produce efecte juridice.

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

La 19 martie 2008, Comisia și-a prezentat propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de facilitare a aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere.

În timpul președinției franceze, în cursul celui de al doilea semestru al anului 2008, au avut loc discuții intense. Majoritatea delegațiilor au salutat propunerea, exprimându-și totodată preocupările în ceea ce privește temeiul juridic al directivei. În cadrul Consiliului TTE din octombrie 2008, 15 miniștri s-au exprimat în favoarea unei „soluții bazate pe cel de al treilea pilon”. Prin urmare, în cadrul reuniunii sale din 9 decembrie 2008, Consiliul TTE nu a reușit să ajungă la un acord și s-a convenit ca grupurile de pregătire ale Consiliului să continue lucrările în vederea găsirii unei soluții.

La 17 decembrie 2008, Parlamentul European și-a dat avizul la prima lectură.

Consiliul a reluat examinarea acestei propuneri, începând din iulie 2010, pe baza unor noi propuneri ale președinției belgiene, în special cu privire la temeiul juridic [articolul 87 alineatul (2) din TFUE privind cooperarea polițienească]. La 2 decembrie 2010, Consiliul a adoptat în unanimitate o concluzie privind acordul politic în ceea ce privește propunerea de directivă. Cu acel prilej, Comisia a făcut o declarație, prin care a luat act de unanimitatea din cadrul Consiliului cu privire la proiectul de compromis al președinției, inclusiv în ceea ce privește înlocuirea temeiului juridic propus de Comisie, și anume articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE cu articolul 87 alineatul (2) din TFUE. Deși Comisia a fost de acord cu opinia Consiliului privind importanța urmăririi obiectivelor din propunerea de directivă pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, aceasta a considerat, totuși, din punct de vedere juridic și instituțional, că articolul 87 alineatul (2) din TFUE nu constituie temeiul juridic adecvat.

La 17 martie 2011, Consiliul și-a adoptat poziția în primă lectură, în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

II. ANALIZA POZIȚIEI CONSILIULUI LA PRIMA LECTURĂ

1. *Observații generale*

La 19 martie 2008, Comisia a prezentat o propunere care viza facilitarea sancționării anumitor încălcări ale normelor de circulație săvârșite într-un stat membru cu un vehicul înmatriculat în altul, prin instituirea unui sistem de schimb de informații relevante între statele membre. Propunerea Comisiei tratează patru încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră: excesul de viteză, conducerea sub influența băuturilor alcoolice, ne folosirea centurii de siguranță și nerespectarea culorii roșii a semaforului. Se are în vedere faptul că acestea sunt încălcările care provoacă cel mai mare număr de accidente și victime pe căile rutiere europene. Propunerea ar crea o rețea de schimb de informații electronice pe întreg teritoriul UE, pentru a permite identificarea proprietarului unui vehicul, astfel încât autoritățile statului membru în care a fost comisă încălcarea să poată emite o notificare cu privire la proprietarul vehiculului cu care a fost comisă infracțiunea.

Poziția Consiliului la prima lectură are aceleași obiective și principii subiacente cu cele din propunerea Comisiei. De asemenea, această poziție își propune să sporească siguranța rutieră și să asigure un tratament egal pentru conducătorii auto, indiferent de țara lor de reședință. Cu toate acestea, poziția Consiliului se bazează pe un alt temei juridic și oferă un sistem de punere în aplicare mai simplu decât cel prevăzut de propunerea Comisiei. Mai mult, abordarea Consiliului prevede o mai bună protecție a datelor cu caracter personal care fac obiectul schimbului în temeiul directivei, iar domeniul său de aplicare vizează, în plus, alte patru încălcări care nu au fost prevăzute în propunerea Comisiei.

2. *Chestiuni principale*

i) *Temei juridic*

Temeiul juridic al propunerii Comisiei îl constituie articolul 71 alineatul (1) litera (c) din Tratatul de instituire a Comunității Europene (privind transporturile) ⁽¹⁾.

Având în vedere opțiunile juridice prevăzute de TFUE, Consiliul a ales un alt temei juridic [articolul 87 alineatul (2) din TFUE, privind cooperarea polițienească].

⁽¹⁾ În prezent articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE.

Parlamentul European, care și-a votat avizul înaintea intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona, a urmat propunerea Comisiei în această privință.

Conform celor arătate mai sus, Comisia nu a reușit să aprobe modificarea temeiului juridic și, prin urmare, este necesară unanimitatea pentru a ajunge la un acord între statele membre.

ii) *Domeniul de aplicare*

Comisia a propus includerea, în domeniul de aplicare al directivei, a patru încălcări (excesul de viteză, conducerea în stare de ebrietate, nefolosirea centurii de siguranță și nerespectarea culorii roșii a semaforului).

În poziția sa la prima lectură, Consiliul a adăugat alte patru încălcări: conducerea sub influența stupefiantelor, nefolosirea căștii de protecție, utilizarea unei benzi interzise și utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a oricărui alt dispozitiv de comunicare în timpul conducerii. Consiliul a specificat că această listă va putea fi prelungită pe baza revizuirii directivei, în urma unui raport al Comisiei, înaintat Parlamentului European și Consiliului, cel târziu la cinci ani de la intrarea în vigoare a directivei.

Parlamentul European a urmat propunerea Comisiei în ceea ce privește domeniul de aplicare al directivei. Acesta a sugerat Comisiei să înainteze Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și eficacitatea acesteia, care ar putea fi urmat de lărgirea domeniului de aplicare al directivei, în principal în mod asemănător cu ceea ce este prevăzut în poziția Consiliului la prima lectură (cu excepția faptului că termenul sugerat de PE este de doi ani). Cu toate acestea, în amendamentul PE se menționează de asemenea că un astfel de raport ar putea cuprinde propuneri ale Comisiei pentru armonizarea echipamentelor de verificare, precum și o evaluare a punerii în aplicare a orientărilor privind siguranța rutieră.

iii) *Definiții*

Comisia a propus o listă de definiții care să reflecte formularea utilizată în textul propunerii sale.

Consiliul a modificat propunerea Comisiei în acest sens, pentru a adapta lista de definiții la noua formulare a poziției sale la prima lectură.

Parlamentul European a urmat în linii mari propunerea Comisiei, introducând însă alte patru definiții:

- a lărgit definiția „posesorului”, astfel încât și motocicletele să fie vizate de directivă. Principiul acestui amendament a fost inclus în poziția Consiliului la prima lectură, deoarece una dintre încălcările vizate de directivă este „nefolosirea căștii de protecție”.
- a specificat faptul că „autoritatea competentă” este un punct de contact unic. Amendamentul respectiv nu a fost inclus în poziția Consiliului la prima lectură, deoarece unele state membre au mai multe autorități de înregistrare;
- alte două definiții („autoritate centrală” și „decizie administrativă finală”) nu au putut fi acceptate, deoarece poziția Consiliului la prima lectură nu utilizează o astfel de formulare.

iv) *Scrisoare de informare*

Propunerea Comisiei cuprindea un formular de notificare a încălcării, care trebuie trimis titularului certificatului de înmatriculare al vehiculului. Prin acesta, titularului *i se solicită* să ofere detalii cu privire la conducătorul vehiculului în momentul depistării încălcării, în cazul în care titularul nu acceptă să plătească amenda. Ulterior, statul în care s-a comis încălcarea urma să decidă dacă respectivul conducător auto va fi sau nu urmărit.

Notificarea încălcării conținea informațiile necesare pentru plata sumei datorate și informații privind posibilele modalități de contestație și recurs. În ultimă instanță, în cazul în care autorul încălcării s-ar sustrage plății, s-ar aplica Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului.

Poziția Consiliului la prima lectură prevede un model de scrisoare de informare, al cărei conținut este foarte asemănător notificării încălcării, care este inclusă în propunerea Comisiei. Cu toate acestea, având în vedere faptul că scrisoarea de informare nu este obligatorie (în vreme ce notificarea încălcării este obligatorie), scrisoarea de informare doar *recomandă* infractorului să completeze formularul de răspuns care îi este anexat.

Parlamentul European a urmat propunerea Comisiei, cu unele modificări, cu intenția de a adăuga noi informații notificării încălcării. În cazul în care, în momentul producerii încălcării, titularul certificatului de înmatriculare a vehiculului nu era cel care conducea vehiculul, titularul certificatului de înmatriculare *ar putea* să dezvăluie identitatea conducătorului auto, dar nu este obligat să o facă.

v) *Protecția datelor*

Comisia a propus utilizarea Directivei 65/46/CE pentru a asigura protecția datelor în temeiul directivei și a prevăzut dreptul de acces, de corectare și de suprimare cu privire la datele persoanelor vizate.

Consiliul a considerat că, în contextul specific al directivei, având în vedere noul temei legal, ar fi mai oportun să se facă trimitere la dispozițiile referitoare la protecția datelor, care figurează în Decizia-cadru 2008/977/JAI a Consiliului, precum și în Deciziile 2008/615/JAI și respectiv 2008/616/JAI ale Consiliului.

Parlamentul European a urmat în linii mari propunerea Comisiei, dar a insistat asupra creării unui sistem solid de protecție a datelor:

- care să asigure confidențialitatea datelor transmise;
- care să asigure aducerea la cunoștința persoanei în cauză a drepturilor sale de acces, rectificare și suprimare a datelor sale cu caracter personal;
- care să prevină utilizarea datelor cu caracter personal colectate în temeiul directivei în alte scopuri decât în cele legate în mod specific de siguranța rutieră.

Garanțiile solicitate de Parlamentul European sunt cuprinse, în mare, în actele legislative (Decizia-cadru 2008/977/JAI a Consiliului, Decizia 2008/615/JAI a Consiliului și respectiv 2008/616/JAI a Consiliului) la care face trimitere poziția Consiliului la prima lectură.

vi) *Informarea cetățenilor UE*

În propunerea sa, Comisia nu a prevăzut informarea conducătorilor auto europeni cu privire la normele privind traficul rutier.

În poziția sa la prima lectură, Consiliul a inclus obligația Comisiei de a publica pe pagina sa de internet, în toate limbile oficiale ale UE, o sinteză a normelor în vigoare în statele membre referitoare la siguranța rutieră.

Parlamentul European a insistat asupra importanței pe care o are informarea conducătorilor auto pentru politica privind siguranța rutieră, informațiile necesare fiind comunicate cetățenilor UE prin intermediul statelor membre și al Comisiei. Unul dintre mijloacele de informare propuse de Parlamentul European îl reprezintă pagina de internet a Comisiei, care este menționată și în poziția Consiliului la prima lectură.

3. *Alte amendamente adoptate de Parlamentul European*

Alte amendamente care nu sunt incluse în poziția Consiliului la prima lectură se referă, în special, la:

- introducerea de sancțiuni fixe armonizate pentru încălcările normelor rutiere;
- armonizarea practicilor de control al siguranței rutiere și a echipamentelor tehnice utilizate în acest scop (prin intermediul adoptării de orientări privind siguranța rutieră la nivelul UE);
- introducerea unui sistem de urmărire a încălcărilor normelor rutiere, de recunoaștere și aplicare a sancțiunilor, precum și de transmitere a informațiilor privind deciziile luate în cazul unor astfel de infracțiuni dacă sancțiunile financiare rămân neachitate;
- procedura comitetului;
- principiile generale de drept (sancțiuni financiare nediscriminatorii impuse de dreptul statului infracțiunii; non-retroactivitatea).

III. CONCLUZIE

Pentru stabilirea poziției sale la prima lectură, Consiliul a ținut seama pe deplin de propunerea Comisiei și de avizul la prima lectură al Parlamentului European.

Cu toate acestea, considerând că textul convenit de Consiliu în decembrie 2010 diferă semnificativ de propunerea din 2008 a Comisiei, pe care se bazează amendamentele PE, Consiliul nu a considerat că este relevantă examinarea fiecărui amendament în parte. Într-adevăr, intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona și modificarea temeiului juridic au determinat Consiliul să reformuleze majoritatea dispozițiilor din propunerea Comisiei.

În ceea ce privește amendamentele propuse de Parlamentul European, Consiliul remarcă faptul că un număr de amendamente au fost deja incluse, în principiu, parțial sau integral, în poziția sa la prima lectură.

Prin urmare, negocierile cu Parlamentul European ar trebui să debuteze la a doua lectură sub această formă, pe baza textului convenit de Consiliu în decembrie 2010, și nu pe baza propunerii Comisiei.

Prețul abonamentelor în 2011
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur DVD multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititorii inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>

