



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 24.4.2025
COM(2025) 179 final

2025/0096 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea
vehiculelor înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor și de abrogare a Directivei
1999/37/CE a Consiliului**

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Prezenta expunere de motive însoțește propunerea de directivă de abrogare și înlocuire a Directivei 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule⁽¹⁾.

Transportul rutier joacă un rol vital în conectarea întreprinderilor și a consumatorilor din întreaga UE, facilitând comerțul și sprijinind creșterea economică și ocuparea forței de muncă. Cu toate acestea, el reprezintă, de asemenea, o sursă de probleme, cum ar fi accidentele rutiere și poluarea aerului.

Accidentele rutiere reprezintă una dintre cele mai devastatoare consecințe ale transportului rutier, cu costuri semnificative pentru societate. Principalele cauze ale accidentelor rutiere sunt viteza excesivă, conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor, conducerea neatență, precum și diverse erori ale conducătorilor auto (cum ar fi evaluarea greșită a unei situații sau conducerea în condiții de oboseală). Alte cauze includ starea sau proiectarea necorespunzătoare a infrastructurii (suprafețe alunecoase, marcaje inadecvate și întreținere deficitară) și defecțiuni ale vehiculelor. Datorită normelor UE de omologare de tip și unui sistem bine dezvoltat de inspecții tehnice pe durata de viață a unui vehicul, defecțiunile vehiculelor sunt cauza doar a unui mic procent din accidentele rutiere din UE. Totuși, acest lucru înseamnă, de asemenea, că se produc în continuare accidente evitabile cauzate de defecțiuni ale vehiculelor. Abordarea bazată pe un sistem sigur necesită acțiuni pe toate aceste fronturi, recunoscând că diferitele părți ale întregului sistem – inclusiv utilizatorii, vehiculele, infrastructura și răspunsul în caz de urgență – funcționează ca un tot unitar⁽²⁾.

Această inițiativă se bazează pe pachetul privind inspecția tehnică a autovehiculelor (RWP) din 2014, care este compus din cele trei directive descrise mai jos.

Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁽³⁾ privind inspecția tehnică periodică, care impune ca vehiculele utilizate pe drumurile publice să fie încercate periodic pentru a se asigura conformitatea cu un set de cerințe minime. Aceasta se aplică tuturor autoturismelor, camionetelor, camioanelor, autobuzelor, remorcilor grele, tractoarelor mai rapide și, începând din ianuarie 2022, vehiculelor mai mari cu două și trei roți și cvadriciclurilor.

Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁽⁴⁾ privind controalele tehnice în trafic, care are un obiectiv similar cu cel al Directivei 2014/45/UE, referindu-se însă la controalele tehnice în trafic ale vehiculelor grele de pasageri și de marfă și ale remorcilor acestora.

⁽¹⁾ JO L 138, 1.6.1999, p. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>.

⁽²⁾ Comisia Europeană (2020), Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, Următorii pași către „Viziunea zero” – Cadru de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030, Oficiul pentru Publicații, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁽³⁾ Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽⁴⁾ Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>).

Directiva 2014/46/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁽⁵⁾ privind documentele de înmatriculare pentru vehicule.

RWP din 2014 vine în completarea cerințelor de siguranță și de mediu pe care vehiculele trebuie să le îndeplinească pentru a putea circula pe drumurile din UE, în conformitate cu regulamentele respective privind omologarea UE de tip⁽⁶⁾ a autovehiculelor. Aceste regulamente stabilesc, de asemenea, cerințele de supraveghere a pieței pentru autovehicule. Cu toate acestea, obiectivul principal al RWP este diferit. În timp ce dispozițiile privind supravegherea pieței urmăresc să asigure faptul că vehiculele îndeplinesc în continuare cerințele de omologare de tip atunci când sunt introduse pe piață și pentru o perioadă limitată după aceea și se axează pe responsabilitățile producătorului, RWP se axează pe asigurarea menținerii standardelor minime de către proprietari pe întreaga durată de viață a vehiculului. În plus, deși supravegherea pieței impune testarea unui număr limitat de vehicule pentru fiecare model, inspecțiile tehnice periodice (ITP) se aplică aproape tuturor vehiculelor înmatriculate. Prin urmare, RWP vine în completarea legislației privind supravegherea pieței în ceea ce privește garantarea siguranței rutiere și a performanței de mediu a vehiculelor pe durata lor de viață.

Cu toate acestea, vehicule nesigure circulă în continuare pe drumurile din UE. Acest lucru se întâmplă în pofida revizuirii în 2014 a RWP, a altor acte legislative conexe ale UE și a îmbunătățirilor aduse tehnologiei vehiculelor, inclusiv a sistemului de siguranță activ și a sistemului inteligent de asistență a conducătorilor auto în cazul vehiculelor noi. Directivele adoptate în temeiul RWP din 2014 nu contribuie în mod eficace la asigurarea respectării normelor privind traficul transfrontalier și comerțul cu vehicule din UE.

Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă⁽⁷⁾ a solicitat ajustări ale cadrului legislativ privind inspecția tehnică a autovehiculelor pentru a asigura conformitatea unui vehicul pe durata de viață cu standardele de emisii și de siguranță, contribuind astfel la Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030⁽⁸⁾ și sprijinind obiectivele Pactului verde european.

Această inițiativă urmărește să îmbunătățească în continuare siguranța rutieră în UE, contribuind la mobilitatea durabilă și facilitând libera circulație a persoanelor și a mărfurilor în UE. În special, în ceea ce privește cadrul legislativ pentru documentele de înmatriculare și datele de înmatriculare a vehiculelor, întregul potențial al cadrului privind inspecția tehnică a autovehiculelor trebuie deblocat prin îmbunătățirea stocării electronice și a schimbului de date relevante privind identificarea și statutul vehiculelor, ceea ce va aborda lipsa disponibilității acestor date și va îmbunătăți recunoașterea reciprocă de către autoritățile de aplicare a legii. Mai mult, asigurarea unor date mai exacte privind starea vehiculului (cum ar fi kilometrajul) și schimbul mai eficient de informații între statele membre vor contribui, de asemenea, la identificarea vehiculelor cu odometre manipulate fraudulos.

În capitolul 3 sunt prezentate informații mai detaliate cu privire la modul în care inițiativa abordează aceste obiective și problemele conexe.

⁽⁵⁾ Directiva 2014/46/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 de modificare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 127, 29.4.2014, p. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

⁽⁶⁾ A se vedea, de exemplu, <https://eur-lex.europa.eu/RO/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁽⁷⁾ COM(2020) 789 final, EUR-Lex - 52020DC0789R - RO - EUR-Lex (europa.eu).

⁽⁸⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0293>.

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

Propunerea de revizuire a RWP, în special cadrul legislativ al UE pentru documentele de înmatriculare a vehiculelor, este în concordanță cu obiectivele stabilite în **cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră**. Prin reducerea numărului de decese, aceasta va contribui la atingerea obiectivului de reducere a deceselor și a vătămărilor grave cu 50 % până în 2030. Propunerea de revizuire va asigura, de asemenea, alinierea la directivele adoptate în cadrul pachetului privind siguranța rutieră, și anume **propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind permisele de conducere⁽⁹⁾ și Directiva (UE) 2024/3237 a Parlamentului European și a Consiliului de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră⁽¹⁰⁾**. Aceste directive stabilesc normele privind documentele de înmatriculare a vehiculelor, posibila digitalizare viitoare a documentelor și schimbul de informații referitoare la vehicule între statele membre în vederea asigurării aplicării legislației. Propunerea este, de asemenea, aliniată la cerințele **legislației privind vehiculele scoase din uz (VSU)** prin furnizarea de acces electronic la date autorităților de înmatriculare ale altor state membre și prin adăugarea de noi date în registrul vehiculelor, inclusiv de date privind VSU.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Revizuirea RWP, în special a cadrului legislativ al UE privind documentele de înmatriculare a vehiculelor, este în concordanță cu **Regulamentul privind portalul digital unic⁽¹¹⁾**, prin facilitarea accesului online la informațiile referitoare la vehicule, la procedurile administrative relevante și la serviciile de asistență și de soluționare a problemelor. Aceasta contribuie, de asemenea, la obiectivele **strategiei UE privind datele** pentru dezvoltarea unor spații europene ale datelor pentru administrațiile publice, care pot sprijini aplicarea legislației, inclusiv a legislației privind siguranța rutieră și mediul. Normele privind protecția datelor cu caracter personal se vor aplica schimbului de informații privind certificatele de înmatriculare a vehiculelor și certificatele de inspecție tehnică a autovehiculelor, precum și datelor conexe privind înmatricularea vehiculelor, în special Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului (Regulamentul general privind protecția datelor)⁽¹²⁾.

Inițiativa este aliniată la Regulamentul (UE) nr. 2923/854 al Parlamentului European și al Consiliului (**Legea privind datele⁽¹³⁾**), care standardizează seturile de date relevante și asigură accesul efectiv, nediscriminatoriu și sigur pentru serviciile post-vânzare și de mobilitate.

⁽⁹⁾ Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI privind permisele de conducere, de modificare a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei (COM/2023/127 final).

⁽¹⁰⁾ COM(2023) 127 și COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en.

⁽¹¹⁾ Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului din 2 octombrie 2018 privind înființarea unui portal digital unic (gateway) pentru a oferi acces la informații, la proceduri și la servicii de asistență și de soluționare a problemelor și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 295, 21/11/2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

⁽¹²⁾ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽¹³⁾ Regulamentul (UE) 2023/2854 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2023 privind norme armonizate pentru un acces echitabil la date și o utilizare corectă a acestora și de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2394 și a Directivei (UE) 2020/1828 (Regulamentul privind datele) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

Legislația UE privind taxarea rutieră⁽¹⁴⁾ se bazează, de asemenea, pe codurile armonizate ale Uniunii prevăzute în prezent în Directiva 1999/37/CE, care au fost (ușor) modificate ultima dată ca parte a revizuirii normelor privind taxarea rutieră (Directiva privind eurovinieta)⁽¹⁵⁾.

În cele din urmă, **Decizia UE privind programul de politică privind deceniul digital 2030**⁽¹⁶⁾ prevede că Parlamentul European, Consiliul, Comisia și statele membre ar trebui să coopereze pentru a atinge obiectivele digitale în UE până în 2030. Aceasta include un obiectiv pentru digitalizarea serviciilor publice. Un procent de 100 % din serviciile publice esențiale ar trebui să fie disponibile online și, după caz, publicul și întreprinderile din UE ar trebui să poată interacționa online cu administrațiile publice.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Temeiul juridic al propunerii este articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea UE (TFUE). Articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE prevede faptul că UE are competență în domeniul transporturilor, și anume aceea de a stabili măsuri de îmbunătățire a siguranței transporturilor, inclusiv a siguranței rutiere.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

UE are deja competențe în domeniul documentelor de înmatriculare a vehiculelor și al datelor privind înmatricularea vehiculelor, în temeiul Directivei 1999/37/CE. De la adoptarea acestei directive, la nivelul UE au fost introduse diverse măsuri în acest domeniu. Cele mai recente modificări au fost aduse odată cu adoptarea RWP 2014 și cu anumite modificări ale codurilor Uniunii introduse prin Directiva (UE) 2022/362. Noile norme care urmează să fie introduse în prezenta propunere rămân în sfera competențelor conferite UE în temeiul articolului 91 alineatul (1) din TFUE și, având în vedere legătura lor cu cadrul deja existent referitor la documentele de înmatriculare a vehiculelor, datele privind înmatricularea și inspecția tehnică a autovehiculelor, ele pot fi realizate în mod adecvat numai la nivelul UE.

Întrucât transportul rutier și industria autovehiculelor sunt sectoare internaționale, abordarea problemelor la nivelul UE este mult mai eficientă și mai eficace decât la nivel național. Deși practicile naționale diferă din punct de vedere istoric, un anumit nivel minim de armonizare în ceea ce privește înmatricularea vehiculelor și soluțiile convenite de comun acord pentru schimbul de date privind vehiculele între statele membre este mai eficace decât o multitudine de soluții naționale necoordonate. Coordinarea la nivelul UE a condițiilor de acces și de schimb de date privind vehiculele nu numai că este mai eficientă decât acordurile bilaterale și negocierile cu producătorii individuali, ci asigură și condiții de concurență echitabile între statele membre.

Există un consens larg în rândul autorităților naționale și al experților din industrie cu privire la faptul că actuala directivă nu mai este aliniată la cele mai recente evoluții tehnologice și de reglementare. În absența unei acțiuni la nivelul UE, s-ar aplica soluții diferite și fragmentate, ceea ce ar conduce la neconcordanțe și mai mari decât în prezent în ceea ce privește siguranța

⁽¹⁴⁾ Directiva (UE) 2019/520 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (JO L 91, 29.3.2019, p. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

⁽¹⁵⁾ Directiva (UE) 2022/362 de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520 în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 69, 4.3.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁽¹⁶⁾ Decizia (UE) 2022/2481 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 de instituire a programului de politică pentru 2030 privind deceniul digital (JO L 323, 19.12.2022, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

și performanța de mediu a vehiculelor. Acest lucru ar risca să denatureze piața unică și să creeze noi obstacole în calea liberei circulații. Prin urmare, inițiativa abordează necesitățile de „relevanță pentru Uniune” în materie de siguranță și protecție a mediului.

- **Proportionalitate**

În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul 5 alineatul (4) din Tratatul privind Uniunea Europeană, măsurile din prezenta propunere nu depășesc ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor tratatelor, și anume îmbunătățirea siguranței rutiere, contribuția la mobilitatea durabilă și facilitarea liberei circulații a persoanelor și a mărfurilor în UE.

În general, domeniul de aplicare al propunerii se limitează la ceea ce se poate realiza cel mai bine la nivelul UE în ceea ce privește armonizarea documentelor de înmatriculare a vehiculelor și găsirea unor soluții comune pentru a asigura partajarea eficientă și accesul la datele privind vehiculele.

Mai mult, alegerea unei directive permite atingerea obiectivelor prin parcurgerea următoarelor etape logice a procesului de armonizare treptată în acest domeniu. De asemenea, acest lucru lasă suficient spațiu de manevră pentru ca statele membre să pună în aplicare modificările într-un mod care să corespundă contextului lor național specific. Prin recurgerea la cerințe minime în locul unei abordări universale, această alegere va permite, de asemenea, industriei să dezvolte cele mai eficiente soluții tehnice de care are nevoie acest domeniu aflat în continuă evoluție.

- **Alegerea instrumentului**

Pentru a asigura o redactare juridică clară și coerentă, soluția juridică cea mai adecvată este revizuirea completă a Directivei 1999/37/CE prin abrogarea și înlocuirea acesteia, deoarece este depășită și nu a fost reformată.

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

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

În 2023, Comisia a efectuat o evaluare a RWP 2014 în ansamblu, analizând relevanța, valoarea adăugată europeană, coerența, eficacitatea și eficiența acestuia. Evaluarea a concluzionat că RWP a reușit parțial să își atingă obiectivele, contribuind la îmbunătățirea siguranței rutiere și la reducerea emisiilor de poluanți atmosferici generate de transportul rutier. Este posibil ca vehiculele defecte să nu fie întotdeauna detectate, deoarece unele categorii de vehicule nu fac obiectul inspecțiilor tehnice periodice (ITP) sau al controalelor tehnice în trafic (RSI) în unele state membre sau deoarece frecvența sau domeniul de aplicare al inspecției nu este adaptat la riscurile mai ridicate ale vehiculelor respective în materie de siguranță și de mediu. Deficiențele identificate în actualul RWP necesită adaptarea directivelor, pentru a răspunde nu numai nevoilor actuale, ci și provocărilor viitoare.

Concluziile evaluării sunt prezentate mai jos.

1. RWP nu este adaptat la cele mai recente tehnologii, cum ar fi sistemele avansate de asistență pentru conducătorii auto și elementele de siguranță electronice. Acesta nu prevede protocoale de încercare specifice care să asigure conformitatea și întreținerea vehiculelor electrice, hibride și pe bază de hidrogen, inclusiv actualizări de software. Inspecțiile tehnice ar trebui actualizate pentru a obține în mod eficient date importante legate de siguranță și pentru a monitoriza noi senzori și caracteristici.

2. În ceea ce privește emisiile, unele încercări și echipamente utilizate în cadrul ITP trebuie adaptate, deoarece nu mai sunt capabile să detecteze defecțiunile în ceea ce privește emisiile la

cele mai recente vehicule cu motor cu ardere internă. Măsurarea opacității este depășită, deoarece ea nu poate detecta vehiculele cu motor diesel cu filtre de particule defecte sau cu catalizator manipulat, care conduc la emisii ridicate de particule (PN) și de oxid de azot (NO_x). În schimb, măsurarea NO_x și a PN ar trebui să fie utilizată pentru a verifica dacă vehiculele mai noi pe motorină și benzină prezintă defecțiuni și manipulări frauduloase ale sistemelor de control al emisiilor.

3. Cadrul actual pentru schimbul de informații între statele membre cu privire la rezultatele inspecțiilor nu a fost eficace. Deși legislația menționează schimburile electronice de date între autoritățile statelor membre ca o posibilitate, nu toate statele membre pun în aplicare acest lucru. Chiar dacă armonizarea documentelor de înmatriculare a vehiculelor a facilitat înmatricularea vehiculelor din alte state membre și din Spațiul Economic European, procesul de digitalizare poate fi îmbunătățit. Reînmatricularea poate fi în continuare un proces greoi și există posibilitatea de a îmbunătăți recunoașterea reciprocă a ITP între statele membre.

4. RWP ar trebui să utilizeze mai bine beneficiile schimbului de date digitale și să armonizeze în continuare documentele vehiculelor pentru a reduce sarcina administrativă și costurile. Mai mult, documentele digitale de înmatriculare a vehiculelor ar putea facilita și mai mult digitalizarea proceselor de înmatriculare a vehiculelor și a proceselor de păstrare a datelor și ar putea reduce costurile.

5. Coerența dintre RWP și instrumentele relevante ale UE ar putea fi îmbunătățită prin standardizarea datelor relevante privind siguranța vehiculelor și a responsabilităților aferente pentru producători pe durata ciclului de viață al vehiculului. Clarificarea responsabilităților și impunerea obligației ca informațiile relevante să fie puse la dispoziție pentru ITP în toate statele membre ar putea reduce incertitudinea și timpul petrecut pentru căutarea de informații, ceea ce ar putea îmbunătăți acuratețea și eficiența globală a inspecțiilor. De asemenea, ar trebui să se îmbunătățească alinierea RWP la Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁷⁾.

- **Consultările cu părțile interesate**

Consultările au avut două obiective. Primul a fost acela de a evalua performanța RWP în ansamblu în raport cu cele cinci criterii de evaluare, de a identifica posibilele probleme legate de cadrul juridic existent și, pe această bază, de a trage învățăminte pentru acțiuni viitoare. Al doilea obiectiv a fost de a colabora cu părțile interesate pentru a valida înțelegerea de către Comisie a aspectelor în cauză, pentru a elabora o listă de posibile măsuri de politică și pentru a evalua impactul probabil al acestora asupra diferitelor categorii de părți interesate. În cadrul consultărilor s-au cules, de asemenea, dovezi cu privire la costurile și beneficiile preconizate ale proiectului de măsuri de politică. Aceste dovezi au contribuit la identificarea lacunelor din logica de intervenție sau a domeniilor care necesită o atenție sporită. Activitățile de consultare au constat în consultări publice (prin intermediul unei evaluări inițiale a impactului și al unei consultări publice deschise publicate pe site-ul web al Comisiei „Exprimați-vă părerea”),

⁽¹⁷⁾ Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

precum și în consultări specifice, inclusiv sondaje și interviuri. Activitățile de consultare specifice au fost desfășurate pe parcursul evaluării și al procesului de evaluare a impactului și au acoperit toate aspectele relevante. Sondajele și interviurile s-au axat pe elaborarea diferitelor măsuri de politică în vederea îndeplinirii obiectivelor stabilite în cadrul revizuirii RWP, în special pentru a identifica și a cuantifica costurile și impactul potențial al acestor măsuri. Factorii determinanți ai problemelor și posibilele măsuri de politică ale RWP au fost discutate pe larg cu părțile interesate, de exemplu în cadrul Grupului de experți privind inspecția tehnică a autovehiculelor și documentele de înmatriculare a vehiculelor (RWEG), și sunt, de asemenea, rezultatul activităților de consultare a părților interesate din cadrul evaluării.

A fost consultată o gamă largă de părți interesate, inclusiv (i) autorități publice responsabile cu siguranța rutieră (inclusiv asociațiile lor reprezentative, cum ar fi EReg și CORTE); (ii) asociații și societăți din industrie (inclusiv asociațiile lor reprezentative, cum ar fi CITA și EGEA, producători de vehicule și furnizori de componente pentru vehicule); (iii) reprezentanți ai grupurilor de utilizatori; (iv) organizații de cercetare și ONG-uri din domeniul siguranței rutiere; și (v) publicul.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

O gamă largă de experți din statele membre, din industrie și din alte grupuri de părți interesate au fost consultați în cursul lucrărilor pregătitoare cu privire la aspectele legate de inspecția tehnică a autovehiculelor, controlul tehnic în trafic și registrul vehiculelor. Au avut loc trei ateliere specifice în cadrul cărora membrii Grupului de experți privind inspecția tehnică a autovehiculelor și documentele de înmatriculare a vehiculelor au discutat elementele tehnice ale propunerii. Comisia a contractat doi consultanți externi pentru a efectua studii de sprijin specifice care să stea la baza evaluării și a evaluării impactului. Această contribuție a fost completată de consultări ad-hoc ale experților din industrie și de experiența proprie a Comisiei în ceea ce privește monitorizarea și punerea în aplicare a RWP.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere este însoțită de un raport de evaluare a impactului, care acoperă, de asemenea, modificările aduse Directivelor 2014/45/UE și 2014/47/UE, al cărui proiect a fost prezentat Comitetului de control normativ (CCN) la 20 noiembrie 2023. La 15 decembrie 2023, CCN a emis un aviz pozitiv cu rezerve⁽¹⁸⁾. Raportul de evaluare a impactului a fost ajustat în consecință pentru a răspunde observațiilor CCN. Opțiunile de politică analizate sunt sintetizate mai jos.

Patru opțiuni de politică (OP1a, OP1b, OP2, OP3) au fost concepute pentru a aborda problemele. Toate opțiunile de politică adaptează ITP-urile la vehiculele electrice și includ noi elemente supuse inspecției prin intermediul eITP-urilor (inclusiv inspecția integrității software-ului sistemelor relevante pentru siguranță și emisii). Acestea includ, de asemenea, noi metode de încercare privind emisiile pentru particule și NO_x, care sunt necesare pentru adaptarea la tehnologiile mai recente de control al emisiilor și pentru identificarea vehiculelor cu emisii ridicate, inclusiv a celor care au fost manipulate. Toate opțiunile de politică necesită o inspecție tehnică a autovehiculelor ca urmare a unei modificări semnificative, de exemplu, o modificare a sistemului de propulsie sau a clasei de emisii. Digitalizarea certificatului de inspecție tehnică, conectarea registrelor naționale ale vehiculelor și extinderea setului de date armonizate privind vehiculele în aceste registre sunt, de asemenea, necesare în toate opțiunile de politică. De asemenea, acestea impun statelor membre să înregistreze kilometrajele indicate de odometre în bazele de date naționale și să pună aceste înregistrări la dispoziția altor state membre atunci când un vehicul este reînmatriculat.

⁽¹⁸⁾ Ares (2023)8616336.

Pe lângă măsurile comune, opțiunea de politică OP1a se axează pe o utilizare mai eficientă a datelor privind vehiculele (înmatriculare și statut), inclusiv pe eliberarea certificatelor de înmatriculare în format digital. Opțiunea de politică OP1b se axează pe inspecții tehnice mai eficace cu ajutorul tehnologiei de televerificare, care contribuie la identificarea vehiculelor cu potențial de emisii ridicate care pot fi: (i) inspectate în cadrul unui control ulterior în trafic imediat după identificare; sau (ii) invitate la un centru de inspecție tehnică pentru o încercare privind emisiile. De asemenea, această opțiune: (i) ar elimina posibilitatea de a scuti motocicletele de la efectuarea ITP-urilor; (ii) ar solicita efectuarea de încercări anuale privind emisiile vehiculelor utilitare ușoare; (iii) ar impune obligativitatea unei inspectări a fixării încărcăturii; și (iv) ar introduce ITP-uri anuale obligatorii pentru vehiculele mai vechi de 10 ani. OP1b ar facilita libera circulație a persoanelor, impunând ca statul membru de înmatriculare să recunoască certificatul ITP eliberat de un alt stat membru pentru o perioadă de până la șase luni, cu condiția ca următoarea ITP să se desfășoare în statul membru de înmatriculare.

Opțiunea de politică OP2 combină majoritatea măsurilor propuse în OP1a și OP1b. Aceasta include o măsură suplimentară privind guvernanta datelor, cu scopul de a stabili procedurile și mijloacele de acces la informațiile tehnice ale vehiculului (inclusiv la datele din sistemul de bord al vehiculului). OP2 introduce, de asemenea, controale tehnice în trafic pentru vehiculele utilitare ușoare și, la fel ca OP1b, ITP-uri anuale obligatorii pentru vehiculele mai vechi de 10 ani.

Opțiunea de politică OP3 este cea mai ambițioasă opțiune de politică, deoarece merge și mai departe în ceea ce privește armonizarea domeniului de aplicare și a metodelor de inspecție tehnică a autovehiculelor și recunoașterea reciprocă a certificatelor ITP. În plus față de măsurile din OP2, OP3: (i) extinde și mai mult domeniul de aplicare al ITP pentru a include toate motocicletele, fără excepție, și remorcile ușoare; (ii) extinde controalele tehnice în trafic (RSI) la toate motocicletele; și (iii) impune ca certificatele ITP eliberate în orice alt stat membru să fie recunoscute fără restricții de către statul membru de înmatriculare.

Evaluarea impactului concluzionează că opțiunea preferată este OP2. Această opțiune este considerată eficientă în atingerea obiectivelor de politică avute în vedere, prezentând o eficiență ridicată și beneficii nete importante și fiind coerentă pe plan intern și proporțională cu obiectivele inițiativei. Ea este, de asemenea, coerentă cu politicile naționale bine stabilite în domeniu.

Se preconizează că opțiunile de politică **vor îmbunătăți siguranța rutieră** în UE, prin identificarea mai eficientă a vehiculelor cu defecțiuni majore și periculoase, ceea ce ar trebui să conducă la o reducere a numărului de accidente rutiere cauzate de defecțiuni tehnice. Prin urmare, numărul deceselor și al vătămarilor corporale (atât grave, cât și ușoare) ar trebui să scadă. Opțiunile de politică includ, de asemenea, alte măsuri care contribuie la siguranța rutieră, care se referă la o mai bună punere în aplicare și asigurare a respectării legislației privind inspecția tehnică a autovehiculelor (cum ar fi schimbul de date între autoritățile statelor membre). În cadrul opțiunii de politică preferate OP2, se estimează că se vor salva 7 000 de vieți omenești și se vor evita 65 000 de vătămări grave între 2026 și 2050, comparativ cu scenariul de referință. În termeni monetari, reducerea costurilor externe ale accidentelor este estimată la aproximativ 74,2 miliarde EUR, exprimată ca valoare actualizată pentru aceeași perioadă, comparativ cu scenariul de referință. Toate opțiunile de politică **vor contribui, de asemenea, la o mobilitate durabilă**, prin reducerea emisiilor de poluanți atmosferici și de zgomot. Acest lucru va duce la o reducere a costurilor externe ale acestor emisii: economiile datorate OP2 sunt estimate la 83,4 miliarde EUR.

Toate opțiunile de politică **vor facilita libera circulație a persoanelor și a mărfurilor în UE**, prin eliminarea obstacolelor din calea reînmatriculării vehiculelor în alt stat membru. Se

preconizează că OP1a, OP2 și OP3 vor fi la fel de eficace, în timp ce se așteaptă ca OP1b să fie mai puțin eficace din cauza absenței unor măsuri privind certificatele digitale de înmatriculare a vehiculelor și a unor date suplimentare în registrul vehiculelor.

În ceea ce privește eliminarea obstacolelor legate de inspecția tehnică a autovehiculelor, se preconizează că OP3 va fi cea mai eficace opțiune, deoarece ea extinde recunoașterea la nivelul UE a certificatelor ITP la toate vehiculele, urmată de OP2 și OP1b (recunoaștere limitată la nivelul UE a certificatelor ITP). Se preconizează că OP1a va fi cea mai puțin eficace.

Siguranța vehiculelor este un element central al abordării „sistemului sigur” și un principiu de bază al Declarației de la Stockholm a Organizației Națiunilor Unite din 2020 privind siguranța rutieră⁽¹⁹⁾. Inițiativa contribuie, de asemenea, la obiectivul de dezvoltare durabilă nr. 3 al ONU (Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă), inclusiv la obiectivul 3.6 (reducerea la jumătate a numărului de decese și vătămări cauzate de accidente rutiere) și la obiectivul 3.9 (reducerea substanțială a numărului de decese și boli cauzate de substanțe chimice periculoase și de poluarea și contaminarea aerului, a apei și a solului). De asemenea, este în concordanță cu obiectivele de mediu ale Pactului verde european și ale Legii europene a climei⁽²⁰⁾.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Ca parte a Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT)⁽²¹⁾, această inițiativă contribuie la creșterea eficienței legislației existente prin interconectarea bazelor de date naționale pentru a contribui la partajarea și accesarea datelor privind vehiculele, în loc să se bazeze pe proceduri mai greoaie. Se preconizează că inițiativa va reduce în mod semnificativ fraudă legată de sistemele relevante din punctul de vedere al emisiilor și al siguranței, precum și manipularea frauduloasă a kilometrajului în vehiculele rulate, în special în cazul vânzărilor transfrontaliere. Acest lucru ar duce la economii semnificative în ceea ce privește costurile externe, precum și la evitarea costurilor și a daunelor pentru consumatori.

Inițiativa include principiul „digital în mod implicit”⁽²²⁾, promovând transformarea digitală acolo unde este posibil. De exemplu, formatul electronic obligatoriu al certificatelor de înmatriculare a vehiculelor ar trebui să aibă un impact pozitiv asupra transformării digitale în UE. Pentru procesul de reînmatriculare, autoritățile și publicul vor economisi timp și bani prin renunțarea la schimbul de informații și de date prin e-mail. Autoritățile și publicul vor economisi, de asemenea, timp și bani datorită certificatului de înmatriculare digital, ceea ce va facilita și va accelera schimbul de informații relevante.

Abordarea bazată pe principiul numărului constant duce la *compensarea oricărei noi sarcini pentru populație și întreprinderi care rezultă din propunerile Comisiei prin eliminarea unei sarcini echivalente existente în același domeniu de politică*. Se preconizează că înlocuirea Directivei 1999/37/CE va genera costuri administrative pentru centrele de inspecție și pentru producătorii de vehicule ca urmare a măsurilor de guvernare a datelor. În ansamblu, costurile administrative unice pentru abordarea bazată pe principiul numărului constant din opțiunea

⁽¹⁹⁾ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

⁽²⁰⁾ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 (JO L 243, 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽²¹⁾ Programul de lucru al Comisiei pentru anul 2023 – principalele documente (europa.eu), anexa II: Inițiativele REFIT, titlul A – Pactul verde european.

⁽²²⁾ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor intitulată „Busola pentru dimensiunea digitală 2030: modelul european pentru deceniul digital”, COM(2021) 118.

preferată sunt estimate la 218 milioane EUR în 2026, iar costurile administrative recurente la 26,4 milioane EUR pe an.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea va respecta pe deplin drepturile omului și drepturile fundamentale și nu va avea niciun impact negativ asupra drepturilor fundamentale stabilite de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.⁽²³⁾ Normele privind certificatele de înmatriculare a vehiculelor și datele de înmatriculare a vehiculelor sunt, de asemenea, aliniate la legislația UE aplicabilă privind protecția datelor.

Propunerea conține măsuri menite să combată fraudele legate de odometre, care vor contribui la îmbunătățirea protecției consumatorilor (articolul 38). Asigurarea recunoașterii reciproce a certificatelor de inspecție tehnică a autovehiculelor și digitalizarea procesului de înmatriculare (inclusiv a certificatelor) vor contribui la libertatea de circulație și de ședere (articolul 45). Măsurile de asigurare a faptului că proprietarii de vehicule nemanipulate nu sunt dezavantajați în comparație cu cei ai vehiculelor manipulate vor contribui la promovarea egalității în fața legii (articolul 3).

În cursul consultărilor, unele părți interesate și-au exprimat îngrijorarea cu privire la aspectele legate de confidențialitatea datelor din cadrul măsurilor comune privind certificatele electronice de inspecție tehnică și accesul la acestea. Din perspectiva siguranței rutiere, accesul automat la certificate printr-un sistem comun prezintă avantaje semnificative, în special în ceea ce privește facilitarea inspecțiilor transfrontaliere și îmbunătățirea confortului consumatorilor. Cu toate acestea, implementarea unui certificat de inspecție tehnică digital necesită examinarea atentă a potențialelor probleme de confidențialitate și elaborarea unor măsuri solide de protecție a vieții private.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Implicațiile pentru bugetul UE sunt legate în principal de extinderea caracteristicilor sistemului informatic de schimb de date (MOVE-HUB) legate de revizuirea RWP. Aceasta include costurile unice de adaptare și costurile recurente de actualizare și întreținere. Ele sunt necesare pentru a adăuga noi elemente de date în registrul vehiculelor și pentru a oferi acces electronic la anumite date (inclusiv privind rapoartele ITP stocate în bazele de date naționale). Costurile asociate sunt estimate la 0,2 milioane EUR sub formă de costuri unice și la 0,05 milioane EUR pe an sub formă de costuri recurente.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea acestei inițiative printr-o serie de acțiuni și un set de indicatori de bază care vor măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor operaționale. Pentru a măsura succesul inițiativei, sunt stabilite următoarele obiective operaționale: (i) interconectarea registrelor vehiculelor din statele membre prin intermediul unui hub comun; (ii) digitalizarea documentelor vehiculelor; și (iii) reducerea numărului de vehicule defecte și manipulate pe drumurile din UE. Datele pentru evaluarea acestor obiective operaționale se vor baza pe raportarea periodică de către statele membre, precum și pe eforturile ad-hoc de colectare a datelor, inclusiv utilizarea sistemelor de schimb de date, cum ar fi MOVE-HUB.

⁽²³⁾ https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu_en.

La cinci ani de la data punerii în aplicare a actului legislativ revizuit, Comisia va efectua o evaluare pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele inițiativei.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Propunerea pentru o nouă directivă privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor este structurată în jurul principalelor obiective de politică menționate în capitolul 1 din prezenta expunere de motive, care servește scopului de a îmbunătăți siguranța rutieră în UE, de a contribui la mobilitatea durabilă și de a facilita libera circulație a persoanelor și a mărfurilor în UE. Principalele dispoziții ale directivei sunt următoarele:

Articolul 1 definește obiectul și domeniul de aplicare al directivei, precizând domeniile pentru care aceasta stabilește norme comune.

Articolul 2 introduce definiții ale anumitor concepte-cheie utilizate în propunere.

Articolul 3 introduce norme generale aplicabile certificatelor de înmatriculare a vehiculelor, în special prin distincția între certificatele de înmatriculare fizice și cele digitale.

Articolul 4 stabilește cerințe detaliate pentru certificatele de înmatriculare fizice. Acesta prevede emiterea de certificate de înmatriculare fizice sub formă de card inteligent. Articolul 4 prevede, de asemenea, un cod QR pentru certificatele de înmatriculare fizice, pentru a facilita și a accelera verificarea informațiilor conținute în acestea.

Articolul 5 stabilește cerințe detaliate pentru introducerea certificatelor digitale de înmatriculare a vehiculelor, inclusiv dispoziții referitoare la portofelul european pentru identitatea digitală prevăzut în Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁴⁾. Specificațiile tehnice pentru certificatele de înmatriculare digitale sunt prevăzute în anexa III.

Articolul 6 precizează datele care trebuie înregistrate (și actualizate) în registrele naționale ale vehiculelor. Pe lângă un set specific de date enumerate în anexa I, acest articol precizează datele suplimentare care trebuie înregistrate în registrele respective ale vehiculelor, inclusiv rezultatul inspecțiilor tehnice periodice obligatorii, informații privind modificările proprietarilor vehiculelor și informații privind motivele anulării înmatriculării unui vehicul.

Articolul 7 prevede că orice date cu caracter personal utilizate pentru verificarea statutului de înmatriculare al unui vehicul nu pot fi păstrate de verificator, cu excepția cazului în care acest lucru este autorizat de legislația UE sau de legislația națională.

Articolul 8 reglementează înregistrarea electronică a suspendării unui vehicul din circulația rutieră în registrele naționale dacă acesta nu trece de inspecția tehnică. Acesta include dispoziții privind: (i) repetarea inspecției unor astfel de vehicule; (ii) înregistrarea electronică a încheierii suspendării unui vehicul în registrele naționale; și (iii) anularea înmatriculării unui vehicul considerat vehicul scos din uz.

Articolul 9 prevede recunoașterea reciprocă a certificatelor fizice și digitale de înmatriculare a vehiculelor pentru a identifica un vehicul în traficul internațional sau pentru a reînmatricula un vehicul într-un alt stat membru.

Articolul 10 prezintă procedura de reînmatriculare a vehiculelor într-un alt stat membru, atât pentru cazurile în care au fost eliberate certificate de înmatriculare fizice, cât și pentru cazurile

⁽²⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă și de abrogare a Directivei 1999/93/CE (JO L 257, 28.8.2014, p. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

în care au fost eliberate certificate de înmatriculare digitale. Acesta stabilește, de asemenea, procedurile de retragere sau de revocare a certificatelor de înmatriculare.

Articolul 11 impune statelor membre să desemneze puncte de contact pentru schimbul de informații între ele, precum și cu Comisia, pentru a facilita buna punere în aplicare a directivei.

Articolele 12 și 13 conțin dispoziții standard menite să permită Comisiei să adopte acte delegate pentru a modifica anumite dispoziții ale anexelor în cazul extinderii UE, al modificării definițiilor sau a conținutului certificatelor de conformitate din legislația UE de omologare de tip sau al evoluțiilor de natură tehnică, operațională sau științifică.

Articolul 14 instituie un comitet și conține trimiteri la Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie⁽²⁵⁾. Acest lucru permite Comisiei să adopte acte de punere în aplicare atunci când este necesar.

Articolul 15 impune statelor membre să își acorde reciproc asistență în punerea în aplicare a prezentei directive, în special prin asigurarea accesului la datele relevante privind înmatricularea vehiculelor, inclusiv la datele privind inspecția tehnică a autovehiculelor și suspendarea vehiculelor. Pentru a facilita acest schimb de date, statele membre vor trebui să își interconecteze registrele cu sistemul MOVE-HUB al Comisiei, astfel încât aceste informații să poată fi schimbate în timp real.

Articolul 16 prevede obligația statelor membre de a transmite Comisiei anumite date o dată la trei ani. Comisia va transmite ulterior aceste date Parlamentului European și Consiliului.

Articolul 17 cuprinde o dispoziție privind transpunerea.

Articolul 18 conține o dispoziție standard care stabilește condițiile de abrogare a Directivei 1999/37/CE.

Articolul 19 conține o dispoziție standard care stabilește intrarea în vigoare a directivei.

Articolul 20 conține o dispoziție standard care stipulează că directiva se adresează statelor membre.

Anexa I prevede cerințele pentru partea I a certificatului de înmatriculare, inclusiv pe suport de hârtie și sub formă de card inteligent. Aceasta stabilește datele obligatorii și opționale care trebuie incluse. Aceasta stabilește, de asemenea, specificațiile privind formatul de hârtie, inclusiv dimensiunea hârtiei și caracteristicile de securitate. În ceea ce privește cardul inteligent, anexa I stabilește cerințe tehnice detaliate (inclusiv caracteristicile de securitate, stocarea și protecția datelor, verificarea și capacitatea de stocare a datelor) și enumeră standardele ISO aplicabile.

Anexa I prevede cerințele pentru partea II a certificatului de înmatriculare, din nou pe suport de hârtie și sub formă de card inteligent.

Anexa III stabilește specificațiile pentru certificatele de înmatriculare digitale, inclusiv standardul ISO relevant, și cerințele pentru a permite persoanelor să stocheze și să recupereze certificatul digital în portofelul lor european pentru identitatea digitală.

⁽²⁵⁾ JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Înmatricularea unui vehicul implică autorizarea administrativă a utilizării acestuia în traficul rutier.
- (2) Directiva 1999/37/CE a Consiliului⁽³⁾ stabilește standarde comune pentru documentele de înmatriculare a vehiculelor pentru statele membre. Aceasta impune, de asemenea, ca statele membre să se ajute reciproc în punerea în aplicare a directivei și indică faptul că acest lucru poate fi realizat prin schimbul electronic de informații referitoare la vehicule, dar nu impune, de fapt, un astfel de schimb de date, ceea ce împiedică comunicarea și schimbul de informații între statele membre.
- (3) Pentru a facilita verificarea certificatelor de înmatriculare a vehiculelor, este necesară o armonizare suplimentară a formei și a conținutului certificatelor respective.
- (4) Armonizarea certificatelor de înmatriculare și schimbul de informații înregistrate în registrul vehiculelor vor facilita, de asemenea, reînmatricularea vehiculelor care au fost înmatriculate anterior într-un alt stat membru și vor contribui la buna funcționare a pieței interne.
- (5) Pentru a ține seama de necesitatea digitalizării, pentru a consolida competitivitatea Uniunii și pentru a reduce sarcinile administrative, atât certificatele de înmatriculare fizice, cât și cele digitale ar trebui armonizate. Aceste certificate ar trebui să fie pe deplin echivalente și să conțină exact aceleași informații.

(1) JO C [...], [...], p. [...].

(2) JO C [...], [...], p. [...].

(3) [Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule \(JO L 138, 1.6.1999, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj\)](http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

- (6) Pentru a facilita și a accelera verificarea informațiilor privind certificatele fizice, statele membre ar trebui să poată include un cod QR pe certificatele de înmatriculare, inclusiv pe cele sub formă de card inteligent. De asemenea, ar trebui să fie posibil să se elibereze certificate de înmatriculare fizice sub formă de card inteligent cu un microcip, cu condiția respectării anumitor specificații tehnice.
- (7) Transformarea digitală reprezintă una dintre prioritățile Uniunii. Este important să se elimine barierele rămase, inclusiv sarcina administrativă asociată reînmatriculării vehiculelor. Acest lucru poate împiedica libera circulație a persoanelor și dreptul acestora de a circula liber în interiorul Uniunii și de a-și stabili reședința într-un alt stat membru decât cel în care este înmatriculat vehiculul în prezent. Prin urmare, începând cu [data intrării în vigoare + 4 ani], certificatele de înmatriculare digitale ar trebui să fie eliberate în mod implicit, fără a afecta dreptul solicitantului de a solicita și un certificat de înmatriculare fizic. Pentru a asigura interoperabilitatea certificatelor de înmatriculare digitale în întreaga Uniune, ar trebui stabilite specificații tehnice pentru certificatele respective. Acest lucru va permite, de asemenea, să se asigure că certificatele de înmatriculare a vehiculelor pot fi controlate și verificate.
- (8) Pentru a reduce costurile pentru cetățeni și întreprinderi, certificatele de înmatriculare digitale ar trebui să fie eliberate gratuit în portofelele europene pentru identitatea digitală emise în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁴⁾.
- (9) Pentru a facilita circulația transfrontalieră, în special reînmatricularea vehiculelor, statele membre ar trebui să înregistreze electronic toate datele necesare privind toate vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor și să actualizeze în permanență aceste date. Datele respective vor permite: îmbunătățirea acurateței registrelor vehiculelor; asigurarea unei mai bune aplicări a legii; combaterea fraudei și a furtului de vehicule; îmbunătățirea schimbului de informații între statele membre; și facilitarea verificării statutului vehiculelor care urmează să fie exportate.
- (10) Ar trebui să se asigure faptul că prelucrarea datelor cu caracter personal în vederea punerii în aplicare a prezentei directive respectă cadrul Uniunii privind protecția datelor. În special, orice date cu caracter personal utilizate pentru verificarea statutului de înmatriculare al unui vehicul nu ar trebui păstrate de verificator, cu excepția cazului în care acest lucru este autorizat de dreptul Uniunii sau de legislația națională.
- (11) Inspecția tehnică este o parte a unui regim mai larg care asigură menținerea vehiculelor într-o stare sigură și acceptabilă din punct de vedere al mediului pe parcursul utilizării acestora. Acest regim de inspecție tehnică impune suspendarea autorizației de utilizare a unui vehicul în traficul rutier în cazul în care vehiculul constituie un risc pentru siguranța rutieră. Pentru a reduce sarcina administrativă care rezultă în urma suspendării autorizației, nu este necesară trecerea printr-un nou proces de înmatriculare atunci când suspendarea este ridicată. Pentru a se asigura că registrele sunt exacte și actualizate, în cazul în care autorizația de utilizare a unui vehicul pe drumurile publice a fost suspendată în urma unei inspecții tehnice, suspendarea ar trebui, de asemenea, să fie înregistrată electronic în registru până când vehiculul trece cu succes o nouă inspecție tehnică.

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă și de abrogare a Directivei 1999/93/CE (JO L 257, 28.8.2014, p. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

- (12) Pentru a se asigura că registrele vehiculelor sunt exacte și actualizate, în cazul în care un vehicul a fost considerat ca fiind scos din uz în conformitate cu Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽⁵⁾, certificatul de înmatriculare trebuie anulat definitiv și această informație trebuie înscrisă în registrul său electronic.
- (13) În vederea identificării unui vehicul în traficul rutier, pentru o perioadă de tranziție, statele membre ar trebui să poată solicita conducătorului auto să aibă asupra sa partea I din certificatul de înmatriculare fizic. Ulterior, statele membre ar trebui să accepte, în acest scop, atât certificatele de înmatriculare fizice, cât și pe cele digitale.
- (14) La reînmatricularea unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru, autoritățile competente ar trebui, pe parcursul unei perioade de tranziție, să solicite prezentarea părții I a certificatului de înmatriculare fizic. Cu toate acestea, pentru a facilita libera circulație a persoanelor și pentru a reduce sarcina administrativă, autorităților competente ar trebui să li se permită, de asemenea, să accepte prezentarea, în perioada respectivă, a certificatului de înmatriculare digital, în cazul în care acesta a fost eliberat. După perioada de tranziție, la reînmatricularea unui vehicul înmatriculat anterior în alt stat membru, autoritățile competente ar trebui să accepte atât partea I a certificatului de înmatriculare fizic, cât și prezentarea certificatului de înmatriculare digital.
- (15) Pentru a se asigura că registrele vehiculelor sunt exacte și actualizate, la reînmatricularea unui vehicul, autoritățile competente ar trebui să verifice, împreună cu statul membru de înmatriculare, ce format(e) al(e) certificatului de înmatriculare a(au) fost eliberat(e). În cazul în care a fost eliberat un certificat de înmatriculare fizic, autoritățile competente ar trebui să retragă partea sau părțile din certificatul respectiv prezentate și ar trebui, fără întârzieri nejustificate, să informeze autoritățile statului membru emitent cu privire la retragere. În cazul în care se prezintă un certificat de înmatriculare digital, autoritățile competente ar trebui, de asemenea, să informeze fără întârzieri nejustificate autoritățile statului membru emitent, iar acestea din urmă ar trebui să revoce imediat certificatul respectiv. Informațiile privind certificatul anterior din registrul vehiculelor ar trebui păstrate timp de 12 luni.
- (16) Pentru a facilita buna funcționare a regimului introdus prin prezenta directivă, în special într-un context transfrontalier, statele membre ar trebui să desemneze un punct de contact național responsabil cu schimbul de informații în timp util cu celelalte state membre și cu Comisia.
- (17) Pentru a se asigura că anexele rămân actualizate, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anumitor părți din anexele I, II și III în cazul extinderii Uniunii, în ceea ce privește elementele neobligatorii în cazul unor modificări ale conținutului certificatelor de conformitate din legislația relevantă a Uniunii privind omologarea de tip, sau pentru a ține seama de evoluțiile tehnice, operaționale sau științifice. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare⁽⁶⁾. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții

⁽⁵⁾ Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz (JO L 269, 21.10.2000, p. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

⁽⁶⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

- (18) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a preciza: elementele de interoperabilitate și măsurile de securitate aplicabile codurilor QR introduse în certificatele de înmatriculare fizice; interoperabilitatea, securitatea și testarea certificatelor de înmatriculare digitale; inclusiv funcțiile de verificare și interfața cu sistemele naționale; datele relevante din certificatul de conformitate în format electronic, astfel cum se prevede la articolul 37 din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁷⁾; măsurile necesare pentru implementarea funcționalităților sistemului electronic MOVE-HUB; și formatul datelor care trebuie comunicate Comisiei de către statele membre prin intermediul platformei electronice. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁸⁾.
- (19) Pentru a combate fraudă și comerțul ilegal cu vehicule furate, statele membre ar trebui să își acorde reciproc asistență în punerea în aplicare a prezentei directive. Aceasta ar trebui să includă acordarea către autoritățile de înmatriculare din alte state membre a accesului la datele de înmatriculare relevante și la informațiile privind inspecția tehnică a autovehiculelor, inclusiv privind suspendările.
- (20) Pentru a facilita schimbul de date, statele membre ar trebui să își interconecteze registrele vehiculelor și sistemele electronice privind certificatele de inspecție tehnică cu sistemul MOVE-HUB al Comisiei, astfel încât autoritățile competente să poată consulta în timp real registrul unui alt stat membru.
- (21) Pentru a permite Comisiei să analizeze situația din statele membre și să propună inițiative pe o bază factuală solidă, statele membre ar trebui să comunice Comisiei date privind vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor, inclusiv numărul de certificate de înmatriculare fizice și digitale eliberate, numărul de reînmatriculări ale vehiculelor înmatriculate anterior în alt stat membru și numărul de înmatriculări suspendate ale vehiculelor. Comisia ar trebui să transmită datele colectate Parlamentului European și Consiliului.
- (22) Obiectivele prezentei directive, și anume realizarea unui cadru armonizat la nivelul Uniunii privind înmatricularea vehiculelor, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre acționând individual. Acest lucru se datorează faptului că normele naționale care reglementează documentele de înmatriculare, datele de înmatriculare și cooperarea cu alte state membre ar conduce la cerințe atât de diverse încât nivelul de siguranță rutieră și de liberă circulație a persoanelor prevăzut de aceste norme armonizate ar putea să nu fie atins. În consecință, astfel de obiective sunt realizate mai bine la nivelul Uniunii. Prin urmare, Uniunea poate să adopte măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratat. În conformitate cu principiul

⁽⁷⁾ Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁽⁸⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

proportionalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.

(23) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative⁽⁹⁾, statele membre s-au angajat ca, în cazuri justificate, să transmită, împreună cu notificarea măsurilor lor de transpunere, și unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.

(24) Directiva 1999/37/CE ar trebui să fie abrogată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Capitolul I

Dispoziții generale

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

1. Prezenta directivă stabilește norme privind următoarele:
 - (a) documentele de înmatriculare a vehiculelor eliberate de statele membre;
 - (b) anumite date care trebuie înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor;
 - (c) schimbul de astfel de date între statele membre.
2. Prezenta directivă nu se aplică documentelor de înmatriculare temporară a vehiculelor, cu excepția cazului în care aceste documente îndeplinesc cerințele prezentei directive, caz în care sunt recunoscute reciproc de statele membre în conformitate cu articolul 9.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (1) „vehicul” înseamnă orice vehicul astfel cum este definit la [articolul 3 punctul 15 din Regulamentul \(UE\) 2018/858](#) sau la [articolul 3 punctul 11 din Regulamentul \(UE\) nr. 167/2013](#) al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁰⁾, precum și orice vehicul menționat la [articolul 4 din Regulamentul \(UE\) nr. 168/2013](#) al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹¹⁾;
- (2) „înmatriculare” înseamnă autorizarea administrativă pentru înscrierea unui vehicul în traficul rutier, care implică identificarea vehiculului și eliberarea pentru acesta a unui număr de serie, cunoscut ca număr de înmatriculare;

⁽⁹⁾ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

⁽¹⁰⁾ Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO L 60, 2.3.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).

⁽¹¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

- (3) „certificat de înmatriculare” înseamnă documentul care certifică faptul că vehiculul este înmatriculat într-un stat membru, în format fizic, digital, sau ambele;
- (4) „certificat de înmatriculare fizic” înseamnă un certificat de înmatriculare pe suport de hârtie sau sub formă de card inteligent;
- (5) „certificat de înmatriculare digital” înseamnă un certificat de înregistrare în format digital;
- (6) „deținător al certificatului de înmatriculare” înseamnă persoana juridică sau fizică pe al cărei nume este înmatriculat vehiculul;
- (7) „suspendare” înseamnă o perioadă de timp limitată în care un vehicul nu este autorizat de un stat membru să fie utilizat în traficul rutier, la încheierea căreia, în cazul în care motivele suspendării nu se mai aplică, utilizarea acestuia poate fi din nou autorizată, fără a implica un nou proces de înmatriculare.

Capitolul II

Certificate de înmatriculare

Articolul 3

Cerințe generale pentru certificatele de înmatriculare

1. Statele membre eliberează certificate de înmatriculare pentru vehiculele supuse înmatriculării în temeiul legislației lor naționale. Certificatele respectă cerințele prevăzute la articolul 4 în ceea ce privește certificatele de înmatriculare fizice și la articolul 5 în ceea ce privește certificatele de înmatriculare digitale.
2. Un vehicul nu face obiectul mai multor certificate de înmatriculare, cu excepția celor prevăzute la alineatele (4) și (5). Cu toate acestea, un certificat de înmatriculare digital poate fi afișat pe mai multe dispozitive mobile.
3. Până la [intrarea în vigoare + 4 ani], statele membre eliberează certificate de înmatriculare fizice. De asemenea, acestea pot elibera certificate de înmatriculare digitale, în plus față de certificatele de înmatriculare fizice.
4. Începând cu [data intrării în vigoare + 4 ani + 1 zi], statele membre eliberează numai certificate de înmatriculare digitale. Cu toate acestea, la cererea solicitantului, statele membre eliberează, de asemenea, un certificat de înmatriculare fizic.
5. Statele membre se asigură că certificatele de înmatriculare fizice și digitale eliberate pentru același vehicul sunt eliberate aceleiași persoane și conțin informații identice, astfel cum se prevede în anexele I și II.
6. Statele membre comunică Comisiei și celorlalte state membre, fără întârzieri nejustificate, orice nou model de certificat de înmatriculare fizic al vehiculului și descrierea setului de date ale certificatelor de înmatriculare digitale ale vehiculelor. Comisia publică aceste modele și descrieri ale seturilor de date pe pagina sa web dedicată.

Articolul 4

Certificatele de înmatriculare fizice

1. Certificatele de înmatriculare fizice constau fie într-o singură parte, în conformitate cu Anexa I, fie în două părți, în conformitate cu Anexele I și II. Statele membre pot autoriza serviciile corespunzătoare pe care le desemnează, în special pe cele ale producătorilor, să completeze părțile tehnice ale certificatului de înmatriculare.
2. Dacă se emite un certificat de înmatriculare fizic nou pentru un vehicul înmatriculat anterior punerii în aplicare a [Directivei 1999/37/CE](#), statele membre pot limita mențiunile cuprinse în acesta la cele pentru care datele solicitate sunt disponibile.
3. Datele cuprinse în certificatul de înmatriculare fizic, în conformitate cu anexele I și II, sunt reprezentate de codurile armonizate ale Uniunii, astfel cum sunt prevăzute în respectivele anexe.
4. Statele membre pot decide să imprime un cod QR pe certificatele de înmatriculare fizice pe suport de hârtie pe care le eliberează. Codul QR permite verificarea autenticității informațiilor înscrise pe certificatul de înmatriculare fizic.
5. Certificatele de înmatriculare fizice eliberate sub formă de card inteligent pot conține un microcip în conformitate cu cerințele prevăzute în anexele I și II. În caz contrar, statele membre pot decide să imprime sau să graveze un cod QR, în spațiul rezervat în acest scop, pe certificatele de înmatriculare pe care le eliberează.
6. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate privind elementele de interoperabilitate pentru codurile QR imprimate pe certificatele de înmatriculare fizice și măsurile de securitate pe care trebuie să le respecte codurile respective. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).
7. Statele membre informează Comisia cu privire la orice măsură care vizează introducerea unui cod QR pe certificatele lor de înmatriculare sau cu privire la orice modificare a unei astfel de măsuri, în termen de trei luni de la adoptarea acesteia.

Articolul 5

Certificatele de înmatriculare digitale

1. Certificatele de înmatriculare digitale respectă specificațiile din anexa III.
2. Statele membre se asigură că certificatele de înmatriculare digitale sunt eliberate gratuit ca atestate electronice ale atributelor portofelelor europene pentru identitatea digitală în conformitate cu [Regulamentul \(UE\) nr. 910/2014](#). Portofelele oferă persoanelor autorizate posibilitatea de a întreprinde cel puțin următoarele:
 - (a) să extragă și să stocheze date pentru a verifica autorizarea vehiculului pentru a fi utilizat în traficul rutier;
 - (b) să afișeze și să transfere datele menționate la litera (a).
3. Statele membre furnizează Comisiei o listă a emitenților de încredere ai certificatelor de înmatriculare digitale ale vehiculelor. Ele se asigură că această listă este actualizată. Comisia pune listele respective la dispoziția publicului, printr-un canal sigur și într-o formă purtând o semnătură electronică sau un sigiliu electronic adecvate pentru prelucrarea automată.
4. Până la [intrarea în vigoare + 2 ani], Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate privind specificațiile tehnice ale certificatelor de înmatriculare digitale, inclusiv caracteristicile de verificare și interfața cu sistemele naționale, precum și procedurile de notificare a emitenților de încredere de certificate

de înmatriculare digitale. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

Capitolul III

Obligații generale

Articolul 6

Date înregistrate în registrele vehiculelor

1. Statele membre înregistrează electronic, în registrele vehiculelor, toate datele enumerate în anexa I punctul 2 literele (e), (f) și (g) cu privire la toate vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor.

În plus, registrele vehiculelor includ:

- (a) datele relevante din certificatul de conformitate în format electronic, astfel cum se prevede la [articolul 37 din Regulamentul \(UE\) 2018/858](#);
- (b) rezultatul inspecțiilor tehnice periodice obligatorii în conformitate cu [Directiva 2014/45/UE](#) a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹²⁾ și perioada de valabilitate a certificatului de inspecție tehnică a autovehiculelor, inclusiv rezultatul inspecțiilor tehnice periodice efectuate într-un alt stat membru decât statul membru de înmatriculare, precum și valabilitatea certificatului eliberat de acest alt stat membru în conformitate cu articolul 4 alineatele (3) și (4) din [Directiva 2014/45/UE](#);
- (c) informații privind orice modificare semnificativă a sistemelor și a componentelor de siguranță sau de mediu ale vehiculului;
- (d) informații privind deținătorul anterior și, dacă este cazul, proprietarul anterior al vehiculului;
- (e) informații privind orice modificare a proprietarilor vehiculelor, inclusiv ai vehiculelor care nu sunt autorizate să fie utilizate în traficul rutier din cauza suspendării în conformitate cu articolul 8 sau din cauza radierii temporare a vehiculului;
- (f) țara în care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată;
- (g) informații privind motivele anulării unei înmatriculări a vehiculului, în cazul în care vehiculul respectiv:
 - (i) a fost tratat ca un vehicul scos din uz și a fost eliberat un certificat de distrugere în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din [Directiva 2000/53/CE](#);
 - (ii) a fost reînmatriculat într-un alt stat membru, în urma confirmării de către noul stat membru de înmatriculare;
 - (iii) a fost exportat în afara Uniunii, cu prezentarea documentelor vamale;
 - (iv) a fost furat sau preluat în alt mod ilegal, după cum confirmă un raport al poliției emis ultimului proprietar al vehiculului;

⁽¹²⁾ Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

- (v) a fost înmatriculat cu încălcarea cerințelor privind înmatricularea vehiculelor în temeiul dreptului Uniunii sau al dreptului intern;
- (vi) a fost înmatriculat cu un număr incorrect de identificare a vehiculului și
- (vii) a făcut obiectul anulării înmatriculării sale din orice alte motive.

Informațiile menționate la primul și al doilea paragraf trebuie actualizate.

2. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să precizeze datele relevante menționate la alineatul (1) al doilea paragraf litera (a). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

Articolul 7

Verificarea datelor privind înmatricularea vehiculelor

Statele membre se asigură că datele cu caracter personal necesare pentru verificarea informațiilor înscrise în certificatul de înmatriculare fizic sau în certificatul de înmatriculare digital nu sunt păstrate de verifikator, cu excepția cazului în care păstrarea este autorizată de dreptul Uniunii sau de dreptul intern. Acestea se asigură, de asemenea, că autoritatea emitentă a certificatului de înmatriculare nu este notificată cu privire la procesul de verificare a certificatelor fizice de înmatriculare a vehiculelor și că ea prelucrează informațiile primite prin notificare numai în scopul de a răspunde cererii de verificare a certificatelor digitale de înmatriculare a vehiculelor.

Articolul 8

1. În cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru este notificată că o inspecție tehnică periodică arată că autorizarea de a utiliza un anumit vehicul în traficul rutier a fost suspendată în conformitate cu [articolul 9 din Directiva 2014/45/UE](#), suspendarea se înregistrează electronic în registrul vehiculelor.
2. Suspendarea rămâne în vigoare până când vehiculul trece o nouă inspecție tehnică. La finalizarea cu succes a inspecției tehnice a autovehiculului, autoritatea competentă reautorizează fără întârziere utilizarea vehiculului în traficul rutier, iar sfârșitul suspendării se înregistrează electronic în registrul vehiculelor. Nu este necesară o nouă procedură de înmatriculare.
3. Statele membre pot adopta măsuri pentru a facilita reefectuarea inspecției unui vehicul a cărui autorizare de utilizare în traficul rutier a fost suspendată. Măsurile respective pot include acordarea autorizației de a circula pe drumurile publice între un loc de reparație și un centru de inspecție în scopul efectuării unei inspecții tehnice.
4. Dacă autoritatea competentă a unui stat membru este notificată că un vehicul a fost considerat vehicul scos din uz în conformitate cu articolul 5 din [Directiva 2000/53/CE](#), înmatricularea vehiculului respectiv se anulează definitiv și această informație se înscrie în registrul vehiculelor.

Articolul 9

Recunoașterea reciprocă

1. Un certificat de înmatriculare fizic emis de un stat membru în conformitate cu articolul 4 este recunoscut de celelalte state membre pentru identificarea vehiculului în traficul internațional sau pentru reînmatricularea acestuia în alt stat membru.
2. Un certificat de înmatriculare digital eliberat de un stat membru în conformitate cu articolul 5 este recunoscut de celelalte state membre pentru identificarea vehiculului în traficul internațional sau pentru reînmatricularea acestuia în alt stat membru începând cu [data intrării în vigoare + 4 ani + 1 zi].

Articolul 10

Identificarea și reînmatricularea vehiculelor

1. Până la [data intrării în vigoare + 4 ani], statele membre pot solicita conducătorului auto să aibă asupra sa partea I a certificatului de înmatriculare fizic pentru a identifica un vehicul în traficul rutier. După data respectivă, statele membre trebuie să accepte, în acest scop, atât certificatele de înmatriculare fizice, cât și pe cele digitale.
2. Până la [data intrării în vigoare + 4 ani], autoritățile competente solicită prezentarea numai a părții I a certificatului de înmatriculare fizic la reînmatricularea unui vehicul înmatriculat anterior în alt stat membru. Până la acea dată, ele pot accepta, de asemenea, prezentarea unui certificat de înmatriculare digital, dacă este cazul.
3. Începând cu [data intrării în vigoare + 4 ani + 1 zi], statele membre acceptă atât partea I a certificatului de înmatriculare fizic, cât și prezentarea certificatului de înmatriculare digital în scopul reînmatriculării unui vehicul înmatriculat anterior în alt stat membru. Statul membru de reînmatriculare verifică împreună cu statul membru de înmatriculare formatul (formatele) certificatelor de înmatriculare care au fost eliberate.
4. În cazul în care a fost eliberat numai un certificat de înmatriculare fizic, autoritățile competente ale statului membru de reînmatriculare retrag partea (părțile) din certificatul de înmatriculare depusă (depuse) și păstrează partea (părțile) retrasă (retrase) timp de 12 luni. Fără întârzieri nejustificate, acestea:
 - (a) informează autoritățile statului membru care a eliberat certificatul cu privire la o astfel de retragere;
 - (b) înapoiază partea (părțile) relevantă (relevante) autorităților respective, dacă acestea solicită acest lucru.
5. În cazul în care a fost eliberat numai un certificat de înmatriculare digital, autoritățile competente ale statului membru de reînmatriculare informează, fără întârzieri nejustificate, autoritățile statului membru care a eliberat certificatul respectiv. Autoritățile competente ale statului membru respectiv revocă imediat certificatul de înmatriculare digital anterior și păstrează în registrul vehiculelor, timp de 12 luni, informațiile cuprinse în înmatricularea anterioară.
6. În cazul în care au fost eliberate atât un certificat de înmatriculare fizic, cât și un certificat de înmatriculare digital, sunt urmate etapele de la alineatele (4) și (5).

Articolul 11

Cooperarea administrativă dintre statele membre

1. Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte state membre și cu Comisia, în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentei directive. Statele membre se asigură că punctele lor naționale de

contact cooperează între ele pentru a se asigura că toate informațiile necesare sunt partajate în timp util.

2. Statele membre transmit Comisiei denumirea și datele de contact ale punctului lor național de contact cel târziu până la *[data transpunerii]* și informează Comisia fără întârziere cu privire la orice fel de modificări ale acestora. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact și o transmite statelor membre.

Capitolul IV

Acte de punere în aplicare și acte delegate

Articolul 12

Acte delegate

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul [13](#) în vederea modificării:

- (a) punctului 2 litera (d) subpunctul (ii) și punctului 3 litera (a) subpunctul (i) subpunctul (2) din anexa I, punctului 2 litera (d) subpunctul (ii) și punctului 3 litera (a) subpunctul (i) subpunctul (2) din anexa II, în cazul extinderii Uniunii;
- (b) punctului 2 litera (f) din anexa I și anexa II în ceea ce privește elementele neobligatorii în cazul modificării conținutului sau a definițiilor certificatelor de conformitate din legislația relevantă a Uniunii privind omologarea de tip, precum și pentru a ține seama de evoluțiile tehnice, operaționale sau științifice;
- (c) tabelelor 2 și 3 atât din anexa I, cât și din anexa II, pentru a enumera etichetele de identificare a obiectelor de date care corespund datelor de înmatriculare obligatorii și opționale;
- (d) anexei III, pentru a ține seama de evoluțiile tehnice, operaționale sau științifice.

Articolul 13

Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul [12](#) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani începând de la *[data intrării în vigoare]*. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
3. Delegarea de competențe menționată la articolul [12](#) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului [12](#) intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au exprimat obiecții în termen de două luni de la notificarea respectivului act către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea acestei perioade, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia cu privire la faptul că nu au obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 14

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul [Regulamentului \(UE\) nr. 182/2011](#).
2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică [articolul 5 din Regulamentul \(UE\) nr. 182/2011](#). În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul stabilit pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă dintre membrii comitetului solicită acest lucru. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din [Regulamentul \(UE\) nr. 182/2011](#).

Capitolul V

Dispoziții finale

Articolul 15

Schimbul de date

1. Statele membre își acordă reciproc asistență în procesul de punere în aplicare a prezentei directive. Acestea fac schimb de informații referitoare la datele privind înmatricularea vehiculelor, la datele din ultimul certificat de inspecție tehnică a autovehiculelor, la orice raport de control tehnic în trafic și la istoricul odometrelor vehiculului stocat în bazele de date naționale, în special pentru a verifica, înainte de orice înmatriculare a unui vehicul, statutul juridic al vehiculului respectiv, dacă este necesar în statul membru în care a fost înmatriculat anterior.

În special, statele membre acordă autorităților de înmatriculare din alte state membre accesul la datele de înmatriculare relevante [în conformitate cu articolul [6](#), inclusiv la informațiile cuprinse în cel mai recent certificat de inspecție tehnică eliberat în conformitate cu [Directiva 2014/45/UE](#), la suspendările în temeiul articolului [8](#), precum și la orice informații disponibile privind restricțiile care afectează reînmatricularea, stocate în registrele naționale ale vehiculelor.
2. Statele membre își interconectează registrele naționale ale vehiculelor și sistemele electronice privind certificatele de inspecție tehnică prin intermediul sistemului electronic MOVE-HUB dezvoltat de Comisie, astfel încât o autoritate competentă a

oricărui stat membru să poată consulta, în timp real, registrul vehiculelor din orice alt stat membru. Această interconectare este operațională în termen de un an de la adoptarea actului de punere în aplicare menționat la alineatul (4).

3. Accesul la rețeaua MOVE-HUB este securizat. Statele membre pot conecta numai autoritățile competente în scopurile menționate la alineatul (1).
4. Până la [data intrării în vigoare + 2 ani], Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc măsurile necesare pentru punerea în aplicare a funcționalităților sistemului electronic menționat la alineatul (2) și care precizează cerințele minime privind formatul și conținutul mesajului care trebuie utilizat de statele membre. Aceasta precizează care este autoritatea responsabilă pentru accesul la date și pentru utilizarea ulterioară. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

Articolul 16

Comunicarea de informații către Comisie

1. Până la 31 martie 2030 și, ulterior, până la data de 31 martie a fiecărui al treilea an, statele membre comunică Comisiei, prin intermediul platformei de raportare online menționate la articolul 28 din Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹³⁾ („platforma electronică”), datele referitoare la vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor în cursul fiecăruia dintre cei trei ani calendaristici precedenți. Datele cuprind (per an calendaristic):
 - (a) numărul de certificate de înmatriculare fizice eliberate, pentru fiecare categorie de vehicule;
 - (b) numărul de certificate de înmatriculare digitale eliberate, pentru fiecare categorie de vehicule;
 - (c) numărul de reînmatriculări ale vehiculelor înmatriculate anterior în alt stat membru, pentru fiecare categorie de vehicule;
 - (d) numărul de înmatriculări suspendate ale vehiculelor, pentru fiecare categorie de vehicule;

Primul raport se referă, în mod separat, la anii 2027, 2028 și 2029.

Comisia transmite datele colectate Parlamentului European și Consiliului.

2. Comisia adoptă acte de punere în aplicare care precizează formatul în care datele menționate la alineatul (1) trebuie comunicate prin intermediul platformei electronice. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 14 alineatul (2).

Articolul 17

Transpunere

⁽¹³⁾ Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernanța uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).

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 cel târziu la *[data intrării în vigoare + 2 ani]*. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

Atunci când sunt adoptate de statele membre, dispozițiile respective cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții din dreptul național pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 18

Abrogare

1. [Directiva 1999/37/CE](#) se abrogă de la *[data intrării în vigoare + 2 ani]*.
2. Trimiterile la [Directiva 1999/37/CE](#) se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.

Articolul 19

Intrare în vigoare

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

Articolul 20

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele
[...]

Pentru Consiliu
Președintele
[...]

FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ ȘI DIGITALĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de directivă de modificare a Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE și de modificare a Directivei 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE;

Propunere de directivă de abrogare și înlocuire a Directivei 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (directiva VRD).

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

Transport, siguranță rutieră

1.3. Obiectiv(e)

1.3.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivul general al acestei inițiative este de a îmbunătăți în continuare siguranța rutieră în UE, de a contribui la mobilitatea durabilă și de a facilita libera circulație a persoanelor și a mărfurilor în UE prin valorificarea întregului potențial al pachetului privind inspecția tehnică a autovehiculelor (RWP).

1.3.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivul specific nr.

Obiectivele specifice ale inițiativei sunt:

Asigurarea coerenței, a obiectivității și a calității inspecțiilor tehnice ale vehiculelor din prezent și din viitor;

Reducerea semnificativă a intervențiilor neautorizate și îmbunătățirea identificării vehiculelor defecte, pentru a permite detectarea sistemelor defecte/manipulate de control al siguranței și al emisiilor (de exemplu, poluarea atmosferică și emisiile de zgomot), precum și a fraudelor legate de odometre;

Îmbunătățirea stocării electronice și a schimbului de date relevante privind identificarea și statutul vehiculului.

1.3.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

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

Propunerea va contribui la creșterea siguranței rutiere în UE, impactul fiind estimat la 6 912 de vieți salvate și la 64 885 de vătămări grave evitate. Ea va contribui, de asemenea, la mobilitatea durabilă prin reducerea emisiilor de poluanți atmosferici și de zgomot, ceea ce va duce la economii de costuri externe, estimate la 83,4 miliarde EUR. De asemenea, se va contribui astfel la facilitarea liberei circulații a persoanelor și a mărfurilor în UE, prin eliminarea obstacolelor din calea reînmatriculării vehiculelor într-un alt stat membru și prin recunoașterea (limitată) la nivelul UE a certificatelor ITP. De asemenea, se preconizează că aceasta va aduce beneficii semnificative prin introducerea unor metode de încercare în ceea ce privește inspecția

vehiculelor electrice, prin îmbunătățirea încercărilor privind emisiile (cum ar fi măsurarea NO_x și a PN) și prin introducerea unor metode de încercare în ceea ce privește ADAS (sistem avansat de asistență pentru conducătorii auto) și alte sisteme de siguranță. Se preconizează, de asemenea, că vor exista beneficii ca urmare a introducerii unor inspecții obligatorii privind fixarea încărcăturii și a unor noi modalități de încercare, cum ar fi urmărirea penei de fum și televerificarea emisiilor poluante și de zgomot, precum și a măsurilor de guvernare a datelor. Se așteaptă ca inițiativa să ducă la o mai bună detectare și, prin urmare, la reducerea numărului de vehicule defecte și manipulate, inclusiv prin extinderea controalelor tehnice în trafic la vehiculele utilitare ușoare. Se preconizează că aceasta va duce la o reducere semnificativă a manipulării neautorizate a odometrelor ca urmare a obligației de a înregistra citirile odometrului și de a pune la dispoziție înregistrările în cazul reînmatriculării. Aceasta ar trebui, de asemenea, să aducă beneficii datorită certificatului electronic obligatoriu de inspecție tehnică a autovehiculelor, a introducerii documentului de înmatriculare a vehiculului în format digital, a accesului la rapoartele ITP în bazele de date naționale și a extinderii datelor incluse în registrele naționale ale vehiculelor. Beneficiile totale sunt estimate la 391,6 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2026-2050 în raport cu scenariul de referință.

1.3.4. Indicatori de performanță

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

În ceea ce privește obiectivul de siguranță rutieră, Comisia monitorizează periodic indicatorii-cheie de siguranță rutieră, inclusiv evoluția numărului de decese, vătămări grave și ușoare per stat membru și per categorie de vehicule, vechime și anumite caracteristici ale vehiculelor. Este puțin probabil ca informații detaliate privind cauzele accidentelor, în special privind defecțiunile vehiculelor, să devină disponibile în curând la scară largă. În viitor, analiza dispozitivelor de înregistrare a datelor privind evenimentele prevăzute de Regulamentul privind siguranța generală va putea oferi o imagine mai detaliată a cauzelor unui procent semnificativ de accidente. Până atunci, cerințele de raportare existente ar trebui actualizate pentru a răspunde mai bine nevoilor actuale de monitorizare.

În ceea ce privește reducerea poluării atmosferice și fonice, evoluția poluării atmosferice și fonice este monitorizată în permanență de AEM. O parte din reducerea preconizată a avea loc în anii următori va fi legată de această inițiativă printr-o mai bună întreținere a vehiculelor și prin reducerea manipulării frauduloase a sistemelor de control al emisiilor. Progresele înregistrate în direcția obiectivului de a contribui la mobilitatea durabilă pot fi măsurate prin evoluția rezultatelor ITP și RSI, precum și prin date obținute prin televerificare.

În ceea ce privește obiectivul de facilitare a liberei circulații, indicatorii de succes vor fi numărul de state membre care recunosc ITP efectuate în străinătate.

Pentru a măsura succesul inițiativei, sunt stabilite următoarele obiective operaționale: 1) aplicarea noilor metode disponibile de încercare privind siguranța și emisiile; 2) interconectarea registrelor vehiculelor și a bazelor de date ale odometrelor din statele membre prin intermediul unui hub comun; 3) digitalizarea documentelor vehiculelor; 4) reducerea numărului de vehicule defecte și manipulate pe drumurile din UE.

Serviciile Comisiei vor monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea acestei inițiative printr-o serie de acțiuni și un set de indicatori de bază care vor măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor operaționale. La cinci ani de la data punerii în aplicare a actului legislativ revizuit, serviciile Comisiei ar trebui să efectueze o evaluare pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele inițiativei.

1.4. Obiectul propunerii/inițiativei se referă la:

- ☐ o acțiune nouă
- ☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁽¹⁾
- ☒ prelungirea unei acțiuni existente
- ☐ o fuziune sau o redirecționare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

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

Autoritățile publice naționale vor trebui să creeze o bază de date pentru înregistrarea istoricului odometrelor vehiculelor înmatriculate pe teritoriul lor, să interconecteze registrele naționale existente ale vehiculelor prin intermediul platformei de mesagerie MOVE-HUB, să adauge noi elemente de date în aceste registre și să introducă televerificarea, ceea ce necesită achiziționarea și instalarea de noi echipamente rutiere, precum și a unui sistem de monitorizare.

Centrele ITP vor trebui să actualizeze cerințele de încercare și să introducă unele cerințe noi, ceea ce va necesita investiții suplimentare în echipamente, în capacitatea de încercare și în formarea inspectorilor. Cu toate acestea, se preconizează că centrele ITP vor fi în măsură să recupereze cel puțin o parte din costurile suplimentare prin intermediul oportunităților de afaceri suplimentare (creșterea numărului de încercări) și, în unele cazuri (în funcție de statul membru), prin creșterea într-o oarecare măsură a taxelor ITP.

Atelierele de reparații auto, comercianții de autovehicule și alte garaje vor trebui să își actualizeze software-ul de birotică, pentru a le permite să își transfere datele către baza de date națională centrală, ca urmare a cerinței de a institui un sistem de înregistrare a citirilor odometrelor din autoturisme și camioane.

Producătorii de automobile vor trebui să își adapteze sistemele la un cadru de guvernare pentru a oferi centrelor de inspecție și autorităților competente acces la datele de la bordul vehiculelor, necesare pentru a efectua ITP și RSI, și să efectueze ajustări ale sistemelor lor informatice pentru a asigura accesul la datele relevante, precum și ajustări ale costurilor de întreținere.

Unii proprietari de vehicule se vor confrunta, de asemenea, cu ITP-uri și/sau cu controale tehnice în trafic suplimentare. Ca urmare a noilor cerințe de încercare privind siguranța, emisiile de poluanți atmosferici și zgomotul, este posibil ca unii proprietari de vehicule să fie nevoiți să își repare vehiculele pentru a se asigura că pot trece de inspecția ITP și că acestea pot rămâne în uz.

⁽¹⁾ Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

- 1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției UE (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentei secțiuni, „valoarea adăugată a intervenției UE” este valoarea ce rezultă din acțiunea UE care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.

Motivele acțiunii la nivelul UE (ex ante) și valoarea adăugată europeană preconizată (ex post)

Deși este probabil ca dezvoltarea tehnologică să îmbunătățească și mai mult siguranța vehiculelor, adoptarea de noi tehnologii în parcul de vehicule al UE ar necesita o anumită perioadă de timp, iar unele dintre noile caracteristici pot genera, de asemenea, noi riscuri. În mod similar, deși manipularea frauduloasă poate fi îngreunată de soluții tehnice, este puțin probabil ca aceasta să dispară fără a permite încercarea vehiculelor pentru a identifica modificările ilegale, în special ale software-ului de gestionare a motorului, de exemplu, prin asigurarea unui acces mai bun la datele de la bordul vehiculului. Astfel, în absența unei intervenții la nivelul UE, este probabil ca problema să persiste. Statele membre pot lua măsuri unilaterale; totuși, aceste măsuri nu pot înlocui efectul de coordonare și armonizare al celor trei directive, existând riscul unor posibile denaturări ale pieței interne și abordarea doar parțială a problemei.

Problema controlului insuficient al emisiilor de poluanți atmosferici ale vehiculelor ar persista atât timp cât vehiculele echipate cu motoare cu ardere internă se află pe drumuri. Deși, datorită unor standarde de emisii mai stricte și electrificării treptate, numărul vehiculelor care generează emisii la țeava de evacuare va scădea, acestea vor circula în continuare în UE în deceniile următoare. Cu toate acestea, fără a actualiza cerințele actuale de încercare privind emisiile la nivelul UE, este posibil ca statele membre să nu introducă cele mai eficace și mai eficiente metode de încercare deja disponibile. În mod similar, deși mai multe state membre pot începe să experimenteze cu încercări ale zgomotului în trafic, este puțin probabil ca problema vehiculelor care poluează fonic să se reducă semnificativ fără o abordare mai sistematică și mai coordonată.

Fără intervenția la nivelul UE, anumite state membre pot lua măsuri unilaterale sau bilaterale, cum ar fi înregistrarea sistematică (și, eventual, schimbul) de citiri ale odometrului sau pot elabora acorduri de recunoaștere reciprocă a certificatelor de inspecție tehnică a autovehiculelor. Cu toate acestea, problema sistemică a schimbului insuficient și ineficient de date legate de inspecția tehnică a autovehiculelor ar persista, ceea ce ar împiedica punerea în aplicare efectivă și asigurarea respectării normelor existente.

Întrucât transportul rutier și industria autovehiculelor sunt sectoare internaționale, abordarea problemelor la nivelul UE este mult mai eficientă și mai eficace decât la nivelul statelor membre. Deși practicile naționale diferă din punct de vedere istoric, un anumit nivel minim de armonizare în ceea ce privește încercarea vehiculelor și soluțiile convenite de comun acord pentru schimbul de date privind vehiculele între statele membre este mai eficace decât multiplele soluții naționale necoordonate. Prin aplicarea unor norme comune de încercare a tehnologiilor moderne pentru vehicule (pentru vehiculele electrice, pentru sistemul avansat de asistență pentru conducătorii auto și pentru cele mai recente echipamente de control al emisiilor), statele membre vor realiza economii de scară, iar producătorii de echipamente de încercare vor putea opera pe o piață mai omogenă. Funcționarea pieței interne ar fi, de asemenea, îmbunătățită dacă vehiculele vor fi supuse unor încercări similare în condiții similare

și dacă operatorii de transport se vor confrunta cu costuri similare. Coordonarea la nivelul UE a condițiilor de acces și de schimb de date privind vehiculele nu numai că va fi mai eficientă decât acordurile bilaterale și negocierile cu producătorii individuali, ci va asigura și condiții de concurență echitabile între statele membre, pe care le va plasa într-o poziție mai puternică în raport cu industria producătoare de automobile.

1.5.3. Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare

Începând din 1977, la nivelul UE au fost introduse măsuri diverse, deoarece statele membre au început să își elaboreze propriile reglementări naționale privind inspecția tehnică a autovehiculelor, ceea ce a dus la o lipsă de armonizare. RWP 2014 s-a bazat pe cerințele incluse în directivele anterioare referitoare la inspecțiile tehnice ale autovehiculelor, la controalele tehnice în trafic și la normele privind documentele de înmatriculare ale vehiculelor. Pentru a îndeplini obiectivul de sporire a siguranței vehiculelor în trafic, au fost consolidate standardele minime ale UE pentru inspecțiile tehnice periodice (ITP) și au fost introduse standarde obligatorii, precum și controale tehnice în trafic (RSI) aleatorii. Acest lucru a fost considerat esențial, evitându-se reducerea eficacității aplicării inspecțiilor tehnice. Pentru a îndeplini obiectivul de a pune la dispoziție datele necesare pentru și provenind din inspecția tehnică a autovehiculelor, Directiva ITP încurajează, de asemenea, cooperarea și schimbul de informații între statele membre, inclusiv înregistrări ale inspecțiilor tehnice ale autovehiculelor.

Relevanța RWP a fost diminuată în ultimii ani de decalajul tot mai mare dintre cerințele existente privind inspecția tehnică a autovehiculelor și noile sisteme instalate în vehiculele moderne. În ceea ce privește sistemele avansate de asistență pentru conducătorii auto (ADAS), sistemele de transport inteligente (ITS), interfața om-mașină (HMI) și elementele electronice de siguranță, cele trei directive nu par să ofere un cadru suficient de cuprinzător. În prezent, RWP nu vizează protocoale de încercare specifice pentru a asigura conformitatea și întreținerea vehiculelor electrice și hibride, inclusiv actualizări de software, într-un mod sigur și eficient.

În ceea ce privește obiectivul RWP de a contribui la reducerea emisiilor generate de transportul rutier, unele dintre încercările utilizate în ITP nu mai sunt suficient de sensibile pentru a detecta defecțiunile legate de emisiile vehiculelor cu ardere internă. Motoarele moderne ale vehiculelor și sistemele moderne de gaze de eșapament dispun de criterii importante de detectare care nu sunt acoperite de metodele de încercare prevăzute în prezent, iar contribuția actualului RWP la reducerea numărului de vehicule cu emisii ridicate aflate în circulație a devenit mai puțin relevantă. În plus, în prezent nu există dispoziții ale UE privind inspecția tehnică a autovehiculelor pentru încercarea vehiculelor în ceea ce privește manipularea/defectarea sistemelor de reducere a emisiilor sau manipularea/defectarea filtrului de particule diesel.

În ceea ce privește îmbunătățirea schimbului de informații între statele membre privind rezultatele inspecțiilor, cadrul actual pentru schimbul de informații nu s-a dovedit a fi eficace. Deși legislația menționează schimburile electronice de date între autoritățile statelor membre ca o posibilitate, nu toate statele membre recurg la ele. Chiar dacă armonizarea documentelor de înmatriculare a vehiculelor a ușurat înmatricularea de către cetățeni a vehiculelor din alte state membre și din SEE, procesul de digitalizare poate fi îmbunătățit, pentru a ușura și mai mult acest lucru.

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

Propunerea este în concordanță cu obiectivele și prioritățile stabilite în Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă din 2020 și în Pactul verde european, asigurând faptul că vehiculele aflate în trafic mențin, de-a lungul timpului, un nivel adecvat de siguranță și de performanță de mediu. Aceasta este în conformitate cu obiectivele stabilite în cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră și se preconizează, de asemenea, că va avea o contribuție semnificativă la obiectivele politicii UE privind aerul curat, inclusiv la cele ale directivelor privind calitatea aerului înconjurător și ale Directivei privind angajamentele naționale de reducere a emisiilor, printr-o mai bună identificare și reducere a prezenței marilor poluatori, care reprezintă o parte foarte mare din emisiile totale generate de transportul rutier. Propunerea va facilita accesul online la informațiile referitoare la vehicule, la procedurile administrative relevante și la serviciile de asistență și soluționare a problemelor, ceea ce este în conformitate cu Regulamentul privind portalul digital unic. Schimbul de informații referitoare la inspecția tehnică a autovehiculelor și la datele de înmatriculare va fi aliniat la normele relevante privind protecția datelor (RGPD). Propunerea este, de asemenea, aliniată la cerințele de siguranță și de mediu prevăzute în regulamentele privind omologarea de tip, inclusiv la Regulamentul privind siguranța generală. Aceasta include măsuri care vor asigura menținerea standardelor minime de către proprietari pe toată durata de viață a vehiculului. Propunerea asigură alinierea între încercările ITP și RSI și procesul de omologare de tip, inclusiv în ceea ce privește recurgerea la inspecția tehnică periodică a sistemelor electronice (eITP). Propunerea este, de asemenea, aliniată la cerințele legislației privind vehiculele scoase din uz (VSU), prin furnizarea de acces electronic la date autorităților de înmatriculare ale altor state membre din UE și prin adăugarea de noi date în registrul vehiculelor, inclusiv de date privind VSU. Prin urmare, propunerea este considerată coerentă cu strategiile și instrumentele juridice relevante ale UE și contribuie la prioritățile de politică ale UE.

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

Costurile unice din 2027 și costurile de ajustare curente ale Comisiei sunt legate în principal de modernizarea sistemului informatic care acționează ca interfață comună pentru a sprijini interacțiunile dintre autoritățile/organizațiile guvernamentale, în special în ceea ce privește schimbul de informații referitoare la vehicule. Funcționalitatea de informare se va baza pe platforma existentă (MOVE-HUB) dezvoltată și gestionată de Comisie în scopul schimbului de diverse informații legate de transportul rutier între statele membre. Modernizarea acestui sistem ar reprezenta cea mai bună utilizare a organizării actuale și a resurselor investite până în prezent.

Punerea în aplicare deplină a pachetului revizuit privind inspecția tehnică a autovehiculelor va necesita, de asemenea, resurse umane suplimentare la nivel de 1 ENI/an începând din 2027, legate de activitatea de punere în aplicare a legislației, inclusiv sprijin pentru statele membre în vederea instituirii cadrului tehnic și digital necesar.

1.6. Durata propunerii/inițiativei și a impactului său financiar

☒ **durată limitată**

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

☐ **durată nelimitată**

punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA,

urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)⁽²⁾

☒ **Gestiune directă** asigurată de Comisie

☒ prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;

☐ prin intermediul agențiilor executive

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

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

☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea

☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza)

☐ Băncii Europene de Investiții și Fondului European de Investiții

☐ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar

☐ organismelor de drept public

☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate

☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate

☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul politicii externe și de securitate comună, în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, și care sunt identificate în actul de bază relevant

☐ organismelor stabilite într-un stat membru, reglementate de dreptul privat al unui stat membru sau de dreptul Uniunii și eligibile pentru a li se încredința, în conformitate cu normele sectoriale, execuția unor fonduri sau a unor garanții bugetare ale Uniunii, în măsura în care aceste organisme sunt controlate de organisme de drept public sau de organisme de drept privat cu misiune de serviciu public și beneficiază de garanții financiare adecvate care sunt furnizate sub formă de răspundere solidară din partea organismelor de control sau de garanții financiare echivalente și care pot fi limitate, pentru fiecare acțiune, la cuantumul maxim al sprijinului din partea Uniunii.

Observații

⁽²⁾ Explicații detaliate privind metodele de execuție a bugetului, precum și trimerile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

Punerea în aplicare a propunerii presupune actualizarea și întreținerea unui sistem informatic existent. Acest sistem ar trebui să conecteze rețelele existente ale sistemelor informatice naționale și punctele de acces interoperabile, care funcționează sub responsabilitatea și gestionarea individuală a fiecărui stat membru, pentru a asigura un schimb securizat și fiabil de informații referitoare la vehicule. Comisia va defini soluții informatice adecvate în actele de punere în aplicare, inclusiv proiectarea/arhitectura și specificațiile tehnice pentru o platformă de interfață care să interconecteze sistemele naționale pentru schimbul de informații. Costurile de ajustare suportate de Comisie vor consta probabil în două elemente principale de cost (calculate la valoarea actualizată netă), după cum urmează: - costurile nerecurente (unice) de ajustare în 2027 suportate pentru actualizarea tehnică necesară a platformei informatice și testarea de către aceasta a schimbului de informații referitoare la vehicule între statele membre, estimate la 200 000 EUR; - costurile de ajustare curente (întreținerea și sprijinirea platformei dedicate), estimate la aproximativ 50 000 EUR pe an, destinate schimbului interactiv de informații între autoritățile statelor membre. Activitatea de punere în aplicare a RWP, inclusiv sprijinul ulterior acordat statelor membre în vederea instituirii cadrului tehnic și digital necesar, necesită o creștere a resurselor umane la nivelul de 1 ENI/an începând cu 2027, pentru o perioadă de cel puțin trei ani.

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

Sarcinile executate direct de către DG MOVE vor urma ciclul anual de planificare și monitorizare, astfel cum este implementat în cadrul Comisiei și al agențiilor executive, inclusiv în ceea ce privește raportarea rezultatelor în raportul anual de activitate al DG MOVE. În ceea ce privește inspecțiile tehnice periodice, în conformitate cu articolul 20a din Directiva ITP, statele membre comunică Comisiei, prin intermediul platformei de raportare online⁽³⁾ („platforma electronică”), datele colectate referitoare la fiecare dintre ultimii trei ani calendaristici și privind vehiculele inspectate pe teritoriul lor. Datele respective indică (per an calendaristic):

numărul de centre de inspecție pentru fiecare stat membru; numărul de vehicule inspectate; numărul de vehicule inspectate pentru fiecare categorie; domeniile verificate și elementele respinse, în conformitate cu punctul 3 din anexa I; în cazul în care au fost inspectate vehicule înmatriculate în alt stat membru, numărul, categoria și rezultatul inspecției vehiculelor respective.

În ceea ce privește controalele tehnice în trafic, în conformitate cu articolul 20 din Directiva RSI, statele membre comunică Comisiei, prin intermediul platformei de raportare online („platforma electronică”, la fel ca mai sus), datele colectate referitoare la fiecare dintre ultimii trei ani calendaristici și privind vehiculele inspectate pe teritoriul lor. Datele respective indică (per an calendaristic):

numărul de centre de inspecție pentru fiecare stat membru; numărul de vehicule inspectate; țara de înmatriculare a fiecărui vehicul inspectat; în cazul inspecțiilor mai detaliate, părțile verificate și elementele respinse, în conformitate cu punctul 10 din

⁽³⁾ Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernanța uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).

anexa IV; rezultatele măsurătorilor prin televerificare efectuate în conformitate cu articolul 4a.

În ceea ce privește documentele de înmatriculare a vehiculelor, în conformitate cu articolul 16 din Directiva VRD, statele membre comunică Comisiei, prin intermediul platformei de raportare online, datele colectate referitoare la fiecare dintre ultimii trei ani calendaristici și privind vehiculele inspectate pe teritoriul lor. Datele respective indică (per an calendaristic):

numărul de certificate de înmatriculare fizice eliberate, pentru fiecare categorie de vehicule; numărul de certificate de înmatriculare digitale eliberate, pentru fiecare categorie de vehicule; numărul de reînmatriculări ale vehiculelor înmatriculate anterior în alt stat membru, pentru fiecare categorie de vehicule; numărul de înmatriculări suspendate ale vehiculelor, pentru fiecare categorie de vehicule; și o listă a elementelor de date înregistrate în registrele naționale.

Noua perioadă de raportare a statelor membre se prelungește de la doi ani în prezent la trei ani, pentru a contribui la reducerea sarcinii administrative a autorităților naționale. Platforma electronică are rolul de a facilita compilarea automată de date în funcție de anumite caracteristici de raportare.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. Justificarea metodei (metodelor) de execuție bugetară, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse

Punerea în aplicare a directivei va fi gestionată de unitatea din cadrul DG MOVE responsabilă de domeniul de politică vizat.

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

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

În ceea ce privește executarea sarcinilor legate de instituirea mecanismului, riscurile identificate sunt legate de utilizarea procedurilor de achiziții: întârziere, disponibilitatea datelor, informarea în timp util a pieței etc. Aceste riscuri sunt vizate de Regulamentul financiar și sunt atenuate de setul de controale interne implementate de DG MOVE pentru achiziții publice de această valoare.

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

Majorarea bugetară solicitată este legată de actualizarea și întreținerea sistemului informatic. În ceea ce privește activitățile de control legate de sistemele informatice dezvoltate sau gestionate de direcția responsabilă cu propunerea, comitetul director pentru domeniul IT monitorizează în mod regulat bazele de date ale direcției și

progresele înregistrate, având în vedere simplificarea și eficiența din punctul de vedere al costurilor a resurselor informatice ale Comisiei.

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

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

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

plățile pentru orice fel de servicii sunt verificate de personalul Comisiei înainte de efectuarea plății, ținând seama de toate obligațiile contractuale, principiile economice și bunele practici financiare sau de gestiune. În toate acordurile și contractele încheiate între Comisie și beneficiarii oricăror plăți vor fi incluse dispoziții antifraudă (supraveghere, cerințe privind raportarea etc.); și

pentru a combate fraudele, corupția și alte activități ilegale, se aplică fără restricții dispozițiile Regulamentului (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 1999 privind investigațiile efectuate de Oficiul European Antifraudă (OLAF).

DG MOVE a adoptat o strategie antifraudă (SAF) revizuită în 2020. SAF a DG MOVE se bazează pe strategia antifraudă a Comisiei și pe o evaluare specifică a riscurilor efectuată la nivel intern pentru a identifica domeniile cele mai vulnerabile la fraudă, controalele deja instituite și acțiunile necesare pentru a îmbunătăți capacitatea DG MOVE de a preveni, detecta și corecta fraudă. Dispozițiile contractuale aplicabile achizițiilor publice asigură faptul că auditurile și controalele la fața locului pot fi efectuate de serviciile Comisiei, inclusiv de OLAF, utilizând dispozițiile standard recomandate de OLAF.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

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

Linii bugetare existente

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

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif. ⁽⁴⁾	din partea țărilor AELS ⁽⁵⁾	din partea țărilor candidate și potențial candidate ⁽⁶⁾	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
01	02.20.04.01.	Dif.	NU	NU	NU	NU

Noile linii bugetare solicitate

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

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

⁽⁴⁾ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

⁽⁵⁾ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

⁽⁶⁾ Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

	[XX.YY.YY .YY]	Dif./Nedif.	DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU
--	-------------------	-------------	-------	-------	-------	-------

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos

3.2.1.1. Credite din bugetul votat

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual			Numărul 01			Piața unică, inovarea și mediul digital	
DG: MOVE			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027 ⁽⁷⁾	TOTAL CFM 2021-2027
Credite operaționale							
Linia bugetară 02 20 04 01	Angajamente	(1a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Plăți	(2a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					0,000

⁽⁷⁾ Anul 2027 este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Pentru anii următori, costurile de ajustare curente sunt estimate la nivelul de 0,05 milioane EUR, fără a aduce atingere următorului CFM.

	Plăți	(2b)					0,000
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice ⁽⁸⁾							
Linia bugetară		(3)					0,000
TOTAL credite pentru DG MOVE	Angajamente	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Plăți	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)	Angajamente	(4)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Plăți	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁽⁸⁾ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

specifice rubricile operaționale)	(toate						
TOTAL credite de la rubricile 1-6 din cadrul financiar multianu al (Suma de referință)	Angajam ente	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Rubrica din cadrul financiar multianual		7	„Cheltuieli administrative” ⁽⁹⁾				
DG: MOVE			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021- 2027
Resurse umane			0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Alte cheltuieli administrative			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL PENTR	Credite		0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

⁽⁹⁾ Pentru determinarea creditelor necesare, ar trebui utilizate cifrele anuale privind costurile medii disponibile pe pagina web BUDGpedia.

U DG MOVE						
TOTAL credite în cadrul RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
TOTAL credite în cadrul RUBRICIL OR 1-7	Angajament e	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438
din cadrul financiar multianual	Plăți	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale (nu se completează pentru agențiile descentralizate)

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

Se ind ică :			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	A se introduce numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (a se vedea secțiunea 1.6)	TOTAL
---------------------------------	--	--	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	---	--------------

obiect ive le și rea liz ări le ↓	REALIZĂRI																	
	Tip ul ⁽¹⁾ 0)	Me die Co stu ri	Nu	Co stu ri	Nu	Co stu ri	Nu	Co stu ri	Nu	Co stu ri	Nu	Co stu ri	Nu	Co stu ri	Nu	Co stu ri	Tot al Nu	Tot al Co stu ri
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ⁽¹¹⁾ : [...]																		
- Re ali zar e																		
- Re ali zar e																		
- Re ali																		

⁽¹⁰⁾ Realizările se referă la produsele și serviciile care trebuie furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construiți etc.).

⁽¹¹⁾ Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”.

zar e																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																		
OBIECTIVU L SPECIFIC NR. 2 ...																		
- Re ali zar e																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		
TOTALURI																		

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

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

3.2.3.1. Credite din bugetul votat

CREDITE VOTATE	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
RUBRICA 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Alte cheltuieli administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
În afara RUBRICII 7					
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

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

3.2.4. Necesarul de resurse umane estimat

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

3.2.4.1. Finanțare din bugetul votat

Estimări în echivalent normă întreagă (ENI)⁽¹²⁾

CREDITE VOTATE	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027⁽¹³⁾
Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)				
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)	0	0	0	1
20 01 02 03 (delegațiile UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (cercetare indirectă)	0	0	0	0
01 01 01 11 (cercetare directă)	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)	0	0	0	0
Personal extern (în ENI)				
20 02 01 (AC, END din „pachetul global”)	0	0	0	0

⁽¹²⁾ Vă rugăm să precizați după tabel câți ENI din numărul indicat sunt deja alocați gestionării acțiunii și/sau pot fi redistribuiți în cadrul direcției generale pe care o reprezentați și ce nevoi nete aveți.

⁽¹³⁾ Cadrul tehnic și digital necesită resurse umane suplimentare la nivelul de 1 ENI/an începând cu 2027. Pentru anii următori, acest lucru nu aduce atingere următorului CFM.

20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)		0	0	0	0
Linie de sprijin admin. [XX.01.YY.Y Y]	- la sediu	0	0	0	0
	- în delegațiile UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - cercetare indirectă)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - cercetare directă)		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) - rubrica 7		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) - în afara rubricii 7		0	0	0	0
TOTAL⁽¹⁴⁾		0	0	0	1

3.2.5. Prezentare generală a impactului estimat asupra investițiilor legate de tehnologia digitală

Obligatoriu: în tabelul de mai jos ar trebui inclusă cea mai bună estimare a investițiilor legate de tehnologia digitală care rezultă din propunere/inițiativă.

În mod excepțional, atunci când este necesar pentru punerea în aplicare a propunerii/inițiativei, creditele de la rubrica 7 ar trebui prezentate la linia desemnată.

Creditele de la rubricile 1-6 ar trebui reflectate drept „Cheltuieli de politică IT pentru programele operaționale”. Aceste cheltuieli se referă la bugetul operațional care trebuie utilizat pentru reutilizarea/cumpărarea/dezvoltarea platformelor/instrumentelor IT direct legate de

⁽¹⁴⁾ Având în vedere situația globală tensionată în cadrul rubricii 7, atât în ceea ce privește personalul, cât și nivelul creditelor, necesarul de resurse umane va fi asigurat de efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului sau al altor servicii ale Comisiei.

punerea în aplicare a inițiativei și pentru investițiile asociate acestora (de exemplu licențe, studii, stocarea datelor etc.). Informațiile prezentate în acest tabel ar trebui să fie coerente cu detaliile prezentate la secțiunea 4 „Dimensiunile digitale”.

TOTAL credite pentru componenta digitală și IT	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
RUBRICA 7					
Cheltuieli IT (corporate)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
În afara RUBRICII 7					
Politica de cheltuieli IT privind programele operaționale	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

3.2.6. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

- ☒ poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM).
- ☐ necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM.
- ☐ necesită revizuirea CFM.

3.2.7. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

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

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea					
TOTAL credite cofinanțate					

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

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

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁽¹⁵⁾			
		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
Articolul					

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

[...]

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

[...]

⁽¹⁵⁾ În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.

4. DIMENSIUNILE DIGITALE

4.1. Cerința 1 (C1): Solicitarea certificatului de inspecție tehnică a autovehiculelor în format electronic

- (a) Articolul 8 alineatul (2) din Directiva 2014/45/UE (ITP):
- (b) Deși actuala Directivă ITP permite utilizarea certificatelor de inspecție tehnică a autovehiculelor produse electronic, aceasta impune înmânarea unui exemplar tipărit certificat persoanei care prezintă vehiculul pentru ITP. Măsura va limita cerința doar la emiterea unui document electronic, furnizând în același timp un document imprimat numai la cererea persoanei care prezintă vehiculul pentru ITP.
- (c) Schimbul de date legate de ITP în temeiul R1 va permite autorităților de aplicare a legii să verifice statutul oricărui vehicul înmatriculat în UE în cazul unui control în trafic sau în scopul reînmatriculării, fără a fi necesar ca proprietarul vehiculului să prezinte un certificat tipărit.
- (d) Părțile implicate afectate: Statele membre, proprietarii de vehicule.
- (e) Gestionarea registrelor naționale existente ale vehiculelor și a bazelor de date ITP existente.

Cerința 2 (C2): **Furnizarea accesului electronic la datele relevante, inclusiv la rapoartele ITP stocate în bazele de date naționale, autorităților de înmatriculare din alte state membre ale UE, utilizând o interfață comună**

- (a) Articolul 15 din Directiva 1999/37/CE (VRD) revizuită, articolul 16 din Directiva 2014/45/UE (ITP), și Directiva 2014/45/UE (ITP), articolul 18a din Directiva 2014/47/UE (RSI).
- (b) Această măsură va impune ca statele membre să ofere acces altor state membre care solicită date privind înmatricularea sau date privind ITP-ul vehiculelor, precum și istoricul odometrului pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor.
- (c) Părțile implicate afectate: Statele membre, Comisia.
- (d) Pentru a facilita schimbul de date, măsura ar impune statelor membre să își conecteze bazele de date naționale (registrele vehiculelor și bazele de date ITP conexe, după caz) la platforma MOVE-HUB existentă, dezvoltată și gestionată de Comisie în scopul schimbului, între statele membre, de diverse informații legate de transportul rutier.

Cerința 3 (C3): **Introducerea eliberării certificatelor de înmatriculare în format digital pentru a înlocui treptat documentele actuale pe suport de hârtie (și sub formă de carduri inteligente)**

- (a) Articolele 2, 3 și 5 din Directiva 1999/37/CE (VRD) revizuită și anexa III la aceasta.
- (b) Măsura va introduce cerința de a elibera în mod implicit noi certificate de înregistrare în format digital. Detaliile tehnice ale certificatului de înmatriculare digital/mobil vor fi definite într-un act de punere în aplicare și vor face trimitere la standardele ISO relevante, ca în cazul permisului de conducere digital. La fel ca permisul de conducere mobil, certificatul de înmatriculare digital se va baza pe inițiativa eIDAS.
- (c) Părțile implicate afectate: Statele membre, proprietarii de vehicule.

- (d) Măsura se aplică tuturor categoriilor de vehicule care fac obiectul înmatriculării în statele membre. În scopul identificării vehiculelor în traficul rutier, precum și pentru reînmatriculare, statele membre vor trebui să recunoască versiunea digitală a certificatului de înmatriculare. La fel ca documentele fizice, certificatul digital de înmatriculare a vehiculului ar urma să fie utilizat pentru a confirma înmatricularea vehiculului, pentru a verifica anumite date tehnice referitoare la acesta (versiunea digitală ar putea stoca mai multe date decât versiunea pe suport de hârtie) și pentru a permite verificarea de către autorități.

Cerința 4 (C4): Adăugarea de noi date în registrul vehiculelor – set minim obligatoriu (inclusiv, printre altele: țara primei înmatriculări, statutul de înmatriculare, statutul ITP, modificări datorate transformării)

- (a) Articolul 6 din Directiva 1999/37/CE (VRD) revizuită și anexele I și II la aceasta.
- (b) Această măsură va prevedea un set minim de date obligatorii care trebuie înregistrate de statele membre. Noile elemente de date ar putea include, printre altele: a. Țara în care vehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată; b. Statutul vehiculului (de exemplu radiat, radiat temporar, suspendat, exportat, scos din uz, distrus) c. Statutul ITP (trecut, fără defecțiuni sau cu defecțiuni minore, valabilitate limitată cu defecțiuni majore, netrecut – defecțiuni critice) și valabilitatea certificatului de inspecție tehnică (inclusiv data expirării), precum și statutul bateriei (pentru vehicule electrice): numărul de identificare a bateriei; și informații privind repararea sau înlocuirea bateriei; d. Modificări ale documentației sau transformări – orice recondiționare importantă a unui vehicul care urmează să fie aprobată și înregistrată; e. Pentru un vehicul radiat definitiv, informații privind motivele radierii.
- (c) Părțile implicate afectate: Statele membre, proprietarii de vehicule.
- (d) Gestionarea registrelor naționale existente ale vehiculelor și a bazelor de date ITP existente.

Cerința 5 (C5): Înregistrarea citirilor odometrului în bazele de date naționale

- (a) Articolul 4a din Directiva 2014/45/UE (ITP).
- (b) Măsura impune furnizorilor de servicii care efectuează reparații sau lucrări de întreținere a unui vehicul să înregistreze valorile odometrului într-o bază de date națională dedicată sau în registrul național al vehiculelor. Producătorii de vehicule trebuie, de asemenea, să trimită citiri periodice ale odometrului de la vehiculele lor conectate. Articolul impune, de asemenea, statelor membre să partajeze istoricul odometrului cu inspectorii, cu deținătorul certificatului de înmatriculare și cu autoritățile competente din statele membre (a se vedea C2).
- (c) Părțile implicate afectate: Statele membre, reparatorii de vehicule, atelierile, producătorii de vehicule, proprietarii de vehicule și potențialii cumpărători.

Cerința 6 (C6): Comunicarea de informații Comisiei de către statele membre

- (a) Articolul 20a din Directiva 2014/45/UE (ITP), articolul 16 din Directiva 1999/37/CE (VRD) revizuită, articolul 20 din Directiva 2014/47/UE (RSI).
- (b) În mod similar, dar mai simplu și mai puțin frecvent decât cerința actuală de raportare în temeiul Directivei RSI, statele membre vor avea obligația de a comunica o dată la trei ani un set minim de informații referitoare la ITP, RSI și la reînmatriculările vehiculelor. Statele membre vor utiliza o platformă comună

de raportare în loc să trimită e-mailuri cu fișiere Excel anexate. Formatul de raportare va fi stabilit într-un act de punere în aplicare care urmează să fie adoptat de Comisie.

(c) Părțile implicate afectate: statele membre ale UE.

4.2. Date

Nu se vor colecta date la nivelul Comisiei, cu excepția datelor cumulative furnizate de rapoartele statelor membre (pentru mai multe detalii, a se vedea C6 de mai sus și punctul 2.1 din această declarație privind monitorizarea și raportarea). Aceste date se referă la numărul de vehicule supuse controalelor periodice și controalelor în trafic, la țara lor de înmatriculare, precum și la numărul și tipurile de deficiențe.

Toate celelalte cerințe relevante (C1, C2, C3, C4, C5, a se vedea mai sus) sunt în concordanță cu Regulamentul privind portalul digital unic, prin facilitarea accesului online la informațiile referitoare la vehicule, la procedurile administrative relevante și la serviciile de asistență și de soluționare a problemelor.

Aceasta contribuie, de asemenea, la obiectivele strategiei UE privind datele pentru dezvoltarea unor spații europene ale datelor pentru administrațiile publice, care pot sprijini aplicarea legislației, inclusiv a legislației privind siguranța rutieră și mediul.

Schimbul de informații referitoare la inspecția tehnică a autovehiculelor și la datele de înmatriculare va trebui să fie aliniat la normele relevante privind protecția datelor (RGPD).

A fost urmat principiul „doar o singură dată” și a fost explorată posibilitatea de a reutiliza datele existente.

4.3. Soluții digitale

Pentru a facilita schimbul de date, C2 ar urma să impună statelor membre să își conecteze bazele de date naționale (registrele vehiculelor și bazele de date ITP conexe, după caz) la platforma MOVE-HUB existentă, dezvoltată și gestionată de Comisie în scopul schimbului, între statele membre, de diferite informații legate de transportul rutier. Nu va fi necesară dezvoltarea unui software suplimentar pentru colectarea statisticilor de mesagerie. MOVE-HUB ar putea fi utilizată, de asemenea, pentru a comunica istoricul odometrelor vehiculelor înregistrate conform C5, la momentul reînmatriculării unui vehicul într-un alt stat membru.

Alte cerințe (C1, C3, C4) nu necesită o soluție centrală și se vor baza pe soluțiile digitale naționale existente. C5 va necesita fie crearea unor baze de date naționale (similare sistemului belgian Car-Pass), fie utilizarea registrului național al vehiculelor pentru a înregistra citirile odometrelor.

Toate cerințele propuse (C1, C2, C3, C4, C5, C6) sunt coerente cu politicile digitale (portalul digital unic, Actul legislativ privind datele), precum și cu cerințele cadrului UE în materie de securitate cibernetică. Nu se are în vedere utilizarea tehnologiilor IA pentru cerințele declarate.

C6 se va baza pe platforma online creată de Comisie („platforma electronică”⁽¹⁶⁾) pentru a facilita comunicarea dintre Comisie și statele membre.

⁽¹⁶⁾ Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernanța uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale

În ceea ce privește inspecțiile tehnice periodice și controalele în trafic, statele membre trebuie să comunice Comisiei, prin intermediul platformei de raportare online („platforma electronică”), datele referitoare la fiecare dintre ultimii trei ani calendaristici și privind vehiculele inspectate pe teritoriul lor.

Perioada de raportare a statelor membre este o dată la trei ani, iar platforma electronică este menită să faciliteze compilarea automată a datelor prin caracteristici specifice de raportare.

4.4. Evaluarea interoperabilității

C2 va impune ca statele membre să ofere acces altor state membre care solicită date privind înmatricularea sau date privind ITP-ul vehiculelor pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor. Pentru a facilita schimbul de date, C2 ar impune statelor membre să își conecteze bazele de date naționale (registrele vehiculelor și bazele de date ITP conexe, după caz) la platforma MOVE-HUB existentă, dezvoltată și gestionată de Comisie în scopul schimbului, între statele membre, de diferite informații legate de transportul rutier.

Pentru interoperabilitate, C1, C2, C3, C4 și C5 vor avea probabil:

1. Un efect pozitiv asupra interoperabilității transfrontaliere legale, deoarece acestea oferă un cadru juridic coerent pentru utilizarea și accesul la nivel transfrontalier la certificatele și documentele menționate.
2. Un efect pozitiv asupra interoperabilității semantice transfrontaliere, deoarece acestea oferă un cadru clar pentru clarificarea formatului și a sensului comun al datelor care fac obiectul schimburilor.
3. Un efect pozitiv asupra interoperabilității tehnice transfrontaliere, deoarece structura mesajului îl va face adecvat pentru utilizarea transfrontalieră. Acest lucru este consolidat în continuare în cazul în care statele membre decid să utilizeze soluția MOVE-HUB, care este deja furnizată de Comisie și este utilizată de statele membre pentru schimbul de mesaje. Dacă statele membre decid să își dezvolte propriile sisteme, acestea trebuie să se asigure că nu creează obstacole în calea interoperabilității.
4. Un impact pozitiv asupra interoperabilității organizaționale, deoarece impune statelor membre să își alinieze procesele pentru a permite utilizarea și accesul la nivel transfrontalier la certificatele și documentele menționate.

4.5. Măsuri de sprijinire a implementării digitale

Pentru a facilita punerea în aplicare fără probleme a cerințelor cu relevanță digitală identificate în secțiunea 4.1, vor trebui adoptate acte de punere în aplicare/delegate în următoarele scopuri:

- (a) Pentru a preciza un set minim de date tehnice necesare în vederea efectuării inspecțiilor tehnice periodice, care trebuie pus gratuit și fără întârziere la dispoziția autorităților competente, care, la rândul lor, vor trebui apoi să se asigure că centrele de inspecție pe care le-au autorizat au accesul necesar la el. Ar trebui stabilite cerințe tehnice suplimentare într-un act de punere în aplicare de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/621 al Comisiei;

Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).

- (b) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a certificatului digital de înmatriculare a vehiculelor, Comisia ar trebui să aibă competența de a preciza elementele de interoperabilitate și măsurile de securitate aplicabile codurilor QR introduse în certificatele de înmatriculare a vehiculelor;
- (c) Pentru a aborda aspectele transfrontaliere, statele membre ar trebui să se asiste reciproc la punerea în practică a prezentei directive. În acest scop, sunt necesare norme privind schimbul de informații și de date privind vehiculele pentru a verifica situația juridică și tehnică a vehiculului și istoricul odometrului.
- (d) Funcționalitățile MOVE-HUB ar trebui extinse și mai mult pentru a permite schimbul necesar de informații și/sau de date privind vehiculele în sensul prezentei directive, în special pentru a specifica formatul și conținutul informațiilor/datelor care urmează să facă obiectul schimburilor. Statele membre ar trebui să își conecteze la sistemul MOVE-HUB registrele vehiculelor și sistemele electronice care conțin informații privind certificatele de inspecție tehnică a autovehiculelor și istoricul odometrelor.
- (e) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a cerințelor de raportare de către statele membre, care ar trebui să raporteze cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive o dată la trei ani.