



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.7.2012
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Pachetul privind inspecția tehnică auto

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 1999/37/CE privind documentele de înmatriculare pentru
vehicule**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- Motivele și obiectivele propunerii

Obiectivul pachetului privind inspecția tehnică auto este de a sprijini și de a aplica inspecția tehnică a autovehiculelor și a remorcilor acestora, pentru a spori siguranța rutieră și protecția mediului.

Propunerea vizează să contribuie la îndeplinirea obiectivului de a reduce la jumătate numărul deceselor rutiere până în 2020, prevăzut în Orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020¹. De asemenea, va contribui la reducerea emisiilor din transportul rutier care sunt legate de nivelul precar de întreținere a vehiculelor.

În acest context, propunerea are ca scop să îmbunătățească aplicarea regimului de inspecție tehnică auto și control tehnic în trafic, în special în cazul în care starea tehnică a unui vehicul creează un risc iminent pentru siguranța rutieră, prin măsuri precum retragerea temporară sau anularea definitivă a certificatului de înmatriculare a vehiculului.

- Contextul general

Înainte de autorizarea introducerii pe piață a unui vehicul, acesta trebuie să îndeplinească toate cerințele relevante de omologare de tip sau de omologare individuală care garantează un nivel optim de siguranță, precum și de standarde de mediu. Fiecare stat membru are obligația de a înmatricula pentru prima dată orice vehicul care a primit omologarea de tip europeană pe baza „certificatului de conformitate” eliberat de constructorul vehiculului. Această înmatriculare reprezintă autorizarea oficială de utilizare pe drumurile publice și intrarea în vigoare a diferitelor date de introducere a cerințelor referitoare la vehicule.

După ce au primit această autorizare, autovehiculele aflate în circulație trebuie supuse în mod regulat unor inspecții tehnice auto periodice. Scopul acestor inspecții este să garanteze că autovehiculele aflate în circulație sunt în continuare apte pentru circulație, sigure și nu prezintă niciun pericol pentru conducătorul auto și pentru alți participanți la trafic. Prin urmare, se verifică respectarea de către autovehicule a anumitor cerințe, precum cele privind siguranța și protecția mediului, precum și cerințe privind postechiparea. Din cauza faptului că sunt utilizate în mod regulat și intens, în principal în scopuri comerciale, vehiculele folosite pentru transportul profesional de mărfuri care au o masă încărcată maximă de peste 3,5 tone și vehiculele folosite pentru transportul profesional de pasageri care pot transporta mai mult de 8 pasageri sunt, de asemenea, supuse unor controale tehnice în trafic ad hoc, prin care se verifică, oricând și oriunde în UE, conformitatea lor cu cerințele tehnice și de mediu.

Pe parcursul duratei de viață a unui vehicul, acesta poate face obiectul reînmatriculării, în urma schimbării proprietarului, sau al transferului în alt stat membru pentru uz permanent. Trebuie introduse, de asemenea, dispoziții referitoare la o procedură de înmatriculare a vehiculelor, pentru a asigura faptul că vehiculele care constituie un risc imediat pentru siguranța rutieră nu sunt utilizate în trafic.

¹ COM(2010) 389 final.

Scopul înmatriculării vehiculelor este de a se autoriza punerea în circulație – utilizarea – a unui vehicul în traficul rutier. Această autorizare devine vizibilă prin montarea plăcuței de înmatriculare pe vehicul și eliberarea unui certificat de înmatriculare.

- Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

Propunerea va modifica cerințele existente, prevăzute în cadrul legislativ actual, privind documentele de înmatriculare pentru vehicule².

Față de actul legislativ existent, propunerea prevede definiții mai precise pentru locul de înmatriculare a vehiculelor și pentru retragerea și anularea certificatului de înmatriculare. De asemenea, propunerea stabilește noi cerințe referitoare la registrele electronice de înmatriculare a vehiculelor și la urmărirea notificărilor privind rezultatele inspecției tehnice auto, reînmatricularea și distrugerea vehiculelor.

- Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Propunerea este coerentă cu obiectivul UE de a spori siguranța căilor rutiere, prezentat în Cartea albă privind transporturile³, și are ca scop implementarea strategiei specifice referitoare la creșterea siguranței vehiculelor din cadrul Orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020.

În fine, propunerea este coerentă cu recomandările legate de relansarea politicii pieței unice, furnizate în „Raportul Monti” din mai 2010⁴ în ceea ce privește reducerea obstacolelor administrative în calea circulației transfrontaliere a autovehiculelor la mâna a doua.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- Consultarea părților interesate

Metode de consultare

Pentru elaborarea propunerii de pachet privind inspecția tehnică auto, Comisia a consultat părțile interesate în mai multe moduri:

- a existat o consultare generală pe internet, care a acoperit toate aspectele propunerii;
- experții și părțile interesate au fost consultate în cadrul unor ateliere de lucru;
- s-a efectuat un studiu privind viitoarele opțiuni de aplicare a inspecției tehnice auto în Uniunea Europeană, pentru a identifica măsurile posibile și a elabora un instrument de analiză cost-beneficii privind efectele inspecției tehnice auto.

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

² Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule, modificată.

³ COM(2011) 144 final.

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_ro.pdf.

În cadrul consultării pe internet, părțile interesate au adus în discuție o serie de aspecte. Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere oferă toate informațiile referitoare la aspectele de fond abordate și prezintă modul în care acestea au fost luate în considerare.

S-a realizat o consultare deschisă pe internet în perioada 29.7.2010-24.9.2010. Comisia a primit 9 653 de răspunsuri de la cetățeni, de la autorități ale statelor membre, de la furnizori de echipamente, centre de control, asociații ale atelierelor auto și constructori de vehicule.

Rezultatele sunt disponibile la adresa http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Obținerea și utilizarea expertizei

Domenii științifice/de expertiză vizate

Propunerea a necesitat evaluarea unor opțiuni de politică diferite, ca și a impacturilor asociate de ordin economic, social și de mediu.

Metodologia utilizată

Un consultant extern (Europe Economics) a realizat un studiu referitor la consecințele diferitelor opțiuni de politică, utilizând mai multe rapoarte științifice și de evaluare, în special ca surse de date și de modele pentru transformarea în valoare monetară a costurilor și a beneficiilor diferitelor opțiuni de politică. Printre studiile cele mai utilizate se numără:

- Raportul Comisiei către Consiliu și Parlamentul European privind punerea în aplicare de către statele membre a Directivei 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate – perioadele de raportare 2005–2006 și 2007–2008 [COM(2010) 754 final];
- AUTOFORE (2007);
- „MOT Scheme Evidence-base”, raport al Ministerului Transporturilor din Marea Britanie, 2008;
- DEKRA, „Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads”;
- DEKRA, „Road Safety Report on Trucks 2009”;
- DEKRA, „Motorcycle road safety report 2010”;
- rapoartele TÜV 2009/2010.

Mijloacele utilizate pentru a pune recomandările experților la dispoziția publicului

Toate rapoartele de cercetare finalizate și aprobate sunt sau vor fi disponibile pe site-ul web al DG Mobilitate și Transporturi.

- Evaluarea impactului

Pentru aspectele principale ale propunerii au fost luate în considerare următoarele opțiuni:

- (a) Abordarea „statu-quo” reprezintă cazul de referință cu care sunt comparate efectele altor opțiuni de politică. În cadrul acestei opțiuni, cadrul juridic actual al UE ar fi menținut. De asemenea, nu ar mai exista nicio adaptare pe termen scurt a anexei tehnice la Directiva 2009/40/CE, deoarece anexa a fost recent modificată prin procedura comitetelor (prin Directiva 2010/48/UE). Prin urmare, sfera de aplicare și frecvența inspecțiilor tehnice auto nu se vor schimba și nu vor fi adoptate alte măsuri cu privire la schimbul de informații. Absența unui cadru pentru schimbul de date va persista.
- (b) Abordarea „instrumente juridice neobligatorii” ar consta într-o mai bună implementare și o mai bună monitorizare a aplicării legislației existente. Această opțiune nu ar introduce noi dispoziții legislative, însă ar presupune depunerea de către Comisie a unor eforturi suplimentare pentru a îmbunătăți standardele de inspecție și aplicarea legislației, precum și măsuri de stimulare a schimbului de date.
- (c) Abordarea „legislativă” s-ar baza pe două componente.
- Pentru a îndeplini obiectivul specific de îmbunătățire a siguranței vehiculelor în trafic, prima componentă este sporirea standardelor UE minime pentru inspecțiile tehnice auto periodice (ITP) și controalele în trafic inopinate (CTI) și definirea de standarde obligatorii. Acest lucru este esențial pentru a se evita ca lacunele din sistem să reducă eficacitatea aplicării inspecțiilor tehnice auto în ansamblu.
 - Pentru a îndeplini obiectivul specific de punere la dispoziție a datelor necesare pentru inspecțiile tehnice și obținute de pe urma acestora, o a doua componentă a regimului general ar include, într-o a doua etapă, posibilitatea de a institui un sistem de schimb de date armonizat la nivelul UE, prin interconectarea bazelor de date existente, pentru a îmbunătăți eficiența implementării pachetului UE privind inspecția tehnică auto.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

- Rezumatul acțiunii propuse

Propunerea definește retragerea și anularea certificatului de înmatriculare.

Această măsură garantează că nu se permite circulația vehiculelor care constituie un risc imediat pentru siguranța rutieră din cauza unor defecțiuni periculoase, prin retragerea certificatului de înmatriculare al acestora până când trec o altă inspecție tehnică auto. Pentru a reduce sarcina administrativă, nu ar trebui să fie necesară trecerea prin procesul de înmatriculare atunci când retragerea este ridicată.

Mai mult, propunerea introduce un mecanism prin care înmatricularea inițială a vehiculelor care au fost reînmatriculate într-un alt stat membru este anulată automat. Astfel se evită existența unor înmatriculări paralele ale unui vehicul în state membre diferite. Obligația de a efectua inspecții tehnice auto periodice este legată de statul membru de înmatriculare. Prin urmare, existența unor înmatriculări paralele ale unui vehicul în diferite state membre ar avea ca rezultat obligația ca vehiculul să fie supus inspecțiilor tehnice auto în aceste state membre diferite.

Certificatul de înmatriculare al vehiculelor care, în urma unei inspecții tehnice auto periodice, trebuie casate și al celor care sunt notificate ca fiind „vehicule scoase din uz” se anulează în urma notificării acestui fapt.

Propunerea introduce, de asemenea, înființarea de registre electronice de înmatriculare care să conțină toate informațiile legate de înmatricularea vehiculelor. Aceste informații vor fi făcute accesibile în scopul inspecțiilor tehnice auto, întrucât doar o parte a acestor informații este imprimată pe certificatele de înmatriculare. Registrul oferă posibilitatea de urmărire după notificarea rezultatelor inspecției tehnice auto, a reînmatriculării și a distrugerii unui vehicul.

Comisia va fi împuternicită să actualizeze prin acte delegate anexele, ținând seama de evoluția legislației privind omologarea UE de tip în legătură cu conținutul certificatelor de conformitate, precum și de progresul tehnic.

- Temeiul juridic

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

- Principiul subsidiarității

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu intră în sfera competenței exclusive a Uniunii.

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de statele membre din următorul motiv: cerințele existente sunt implementate în mod diferit de către statele membre, existând o discrepanță mare în ceea ce privește aplicarea regimului de inspecție tehnică auto și control tehnic în trafic, cu impact negativ atât asupra siguranței rutiere, cât și asupra pieței interne. Pentru a avea în viitor un flux eficient de informații între statele membre cu privire la înmatricularea vehiculelor, trebuie să existe registre de înmatriculare cu conținut armonizat în toate statele membre.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

- Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității din următoarele motive.

După cum s-a arătat în evaluarea impactului, propunerea respectă principiul proporționalității deoarece nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivelor privind sporirea siguranței rutiere și a protecției mediului prin aplicarea unui regim de inspecție tehnică auto și crearea cadrului adecvat pentru un flux de informații eficient.

- Alegerea instrumentelor

Instrumentul propus: Modificarea directivei existente.

Se consideră că utilizarea modificării directivei actuale este oportună.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 1999/37/CE privind documentele de înmatriculare pentru
vehicule**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁵,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁶,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Inspecția tehnică auto este o parte componentă a unui regim mai larg care asigură menținerea vehiculelor într-o stare sigură și acceptabilă din punctul de vedere al mediului pe parcursul utilizării acestora. Acest regim ar trebui să includă inspecții tehnice auto periodice pentru toate vehiculele și controale tehnice în trafic pentru vehiculele utilizate la activități de transport rutier comercial, precum și dispoziții privind o procedură de înmatriculare a vehiculelor, pentru a se asigura că vehiculele care constituie un risc imediat pentru siguranța rutieră nu sunt utilizate în trafic.
- (2) Înmatricularea unui vehicul permite utilizarea sa pe drumurile publice. Directiva 1999/37/CE din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule⁷ se aplică numai pentru acordarea unui certificat de înmatriculare a vehiculului. Cu toate acestea, în special în cazurile în care utilizarea unui vehicul pe drumurile publice ar crea un risc din cauza stării tehnice a vehiculului, ar trebui să fie posibilă retragerea certificatului de înmatriculare pentru o anumită perioadă de timp. Pentru a reduce sarcina administrativă care rezultă din retragerea certificatului de înmatriculare, nu ar trebui să fie necesară trecerea prin procesul de înmatriculare atunci când retragerea este ridicată.

⁵ JO C, p. .

⁶ JO C, p. .

⁷ JO L 138, 1.6.1999, p. 57.

- (3) Ar trebui introdusă posibilitatea de anulare a unui certificat de înmatriculare în cazul în care, printre altele, un vehicul a fost reînmatriculat într-un alt stat membru sau a fost casat.
- (4) Pentru a reduce sarcinile administrative și a facilita schimbul de informații între statele membre, informațiile legate de vehicule ar trebui păstrate în registre naționale.
- (5) În cazurile în care în cursul unei inspecții tehnice auto s-au constatat deficiențe periculoase, autoritățile competente ar trebui să retragă certificatul de înmatriculare până când vehiculul trece o nouă inspecție tehnică auto.
- (6) Pentru completarea prezentei directive cu mai multe detalii tehnice, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte legislative în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în vederea actualizării anexelor ținând seama de evoluția legislației privind omologarea UE de tip în legătură cu conținutul certificatelor de conformitate, precum și de progresul tehnic. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. În momentul pregătirii și elaborării actelor delegate, Comisia ar trebui să garanteze transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor pertinente către Parlamentul European și Consiliu.
- (7) Conform Declarației politice comune din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative, statele membre s-au angajat să însoțească notificarea măsurilor lor de transpunere, în cazuri justificate, cu 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, organul legislativ consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 1999/37/CE se modifică după cum urmează:

1. Dispozițiile articolului 1 alineatul (1) se înlocuiesc cu următorul text:

„Prezenta directivă se aplică documentelor de înmatriculare a vehiculelor utilizate de statele membre”.

2. La articolul 2 se adaugă următoarele litere:

„(e) «retragerea certificatului de înmatriculare»: înseamnă o perioadă de timp limitată în care vehiculul nu este autorizat să fie utilizat în traficul rutier și nu implică un nou proces de înmatriculare;

(f) «anularea certificatului de înmatriculare»: înseamnă o anulare definitivă a autorizației ca vehiculul să fie utilizat în traficul rutier și implică un nou proces de înmatriculare.”

3. La articolul 3 se adaugă următorul alineat:

„(4) Statele membre păstrează datele referitoare la toate vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor într-un registru electronic. Datele din acest registru conțin toate elementele specificate în anexa I, precum și rezultatele inspecțiilor tehnice auto obligatorii în conformitate cu Regulamentul XX/XX/XX [privind inspecțiile tehnice auto periodice]. Statele membre pun datele tehnice privind vehiculele la dispoziția autorităților competente sau a centrelor de control implicate în desfășurarea inspecțiilor tehnice auto.”

3. Se inserează următorul articol:

„Articolul 3a

(1) În cazul în care autoritatea de înmatriculare a unui stat membru este notificată că o inspecție tehnică auto arată că vehiculul a fost evaluat ca prezentând deficiențe periculoase în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul XX/XX/XX [privind inspecțiile tehnice auto periodice], certificatul de înmatriculare se retrage și se efectuează o inspecție tehnică auto suplimentară.

Retragerea rămâne în vigoare până când vehiculul trece o nouă inspecție tehnică auto. În urma finalizării cu succes a inspecției tehnice auto, autoritatea de înmatriculare reautorizează fără întârziere utilizarea vehiculului în traficul rutier.

(2) În cazul în care autoritatea de înmatriculare a unui stat membru este notificată că un vehicul a fost considerat vehicul scos din uz în conformitate cu Directiva 2000/53/CE⁸, certificatul de înmatriculare se anulează și această informație se înscrie în registrul său electronic.”

4. La articolul 5 se adaugă următorul alineat:

„(3) În cazul în care un stat membru este notificat că un vehicul a fost reînmatriculat în alt stat membru, el trebuie să anuleze certificatul de înmatriculare a vehiculului respectiv pe teritoriul său.”

5. Articolele 6 și 7 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 6
Acte delegate

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 7 pentru a adapta anexele la progresul tehnic.

⁸ JO L 269, 21.10.2000, p. 34.

Articolul 7

Exercitarea competențelor delegate

- (1) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, sub rezerva condițiilor stabilite la prezentul articol.
- (2) Delegarea competenței menționate la articolul 6 se acordă pe durată nedeterminată, începând de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 6 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competențelor precizate în decizia respectivă. Aceasta produce efecte începând cu ziua următoare datei publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunuia dintre actele delegate deja în vigoare.
- (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 6 intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au exprimat obiecții în termen de 2 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 2

Transpunere

- (1) Statele membre adoptă și publică până la [XXXX] actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Statele membre aplică dispozițiile respective de la [36 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive].

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele 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 de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrare în vigoare

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

Articolul 4
Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*