



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.4.2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de simplificare a transferului de autovehicule înmatriculate în alt stat membru, în
interiorul pieței unice**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2012) 81 final}
{SWD(2012) 82 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

În ciuda progreselor înregistrate în ceea ce privește integrarea pieței unice, problemele legate de înmatricularea autovehiculelor constituie, în continuare, un obstacol frecvent cu care se confruntă pe piața internă întreprinderile și cetățenii. Problemele privind înmatricularea autovehiculelor se numără printre principalele 20 de preocupări legate de piața unică, după cum reiese dintr-o listă creată de Comisie. În Raportul privind cetățenia UE în 2010, intitulat „Eliminarea obstacolelor din calea drepturilor cetățenilor UE”¹, Comisia a identificat problemele legate de înmatricularea vehiculelor ca fiind unul dintre principalele obstacole cu care se confruntă cetățenii în viața lor de zi cu zi atunci când își exercită drepturile de care beneficiază în temeiul legislației UE. Ea a anunțat, printre acțiunile pe care le are în vedere pentru a înlătura aceste obstacole, simplificarea formalităților și a condițiilor privind înmatricularea vehiculelor înmatriculate într-un alt stat membru (acțiunea 6 din raportul privind cetățenia UE).

Obligația de a înmatricula, în statul membru destinatar, un autovehicul înmatriculat în statul membru de origine reprezintă o sursă de plângeri și procese de mulți ani. Cetățenii și întreprinderile care cumpără un autovehicul într-o altă țară și îl aduc în țara de rezidență se confruntă, de obicei, cu proceduri de înmatriculare complexe și împovărătoare și cu formalități suplimentare care necesită mult timp.

Ca urmare, problemele legate de înmatricularea autovehiculelor au un efect negativ asupra liberei circulații a mărfurilor, o libertate fundamentală care constituie piatra de temelie a Uniunii Europene. Acest lucru a fost subliniat în cadrul Strategiei Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii², care a arătat că întreprinderile și cetățenii se confruntă zilnic cu blocaje care afectează activitățile transfrontaliere, în ciuda existenței juridice a pieței unice.

În avizul său din 11 martie 2011, Grupul la nivel înalt al părților interesate independente privind povara administrativă a susținut o posibilă inițiativă a Comisiei pentru simplificarea condițiilor și formalităților de înmatriculare. În plus, grupul a solicitat autorităților naționale să depună eforturi pentru a îmbunătăți procedurile de înmatriculare în cel mai scurt timp posibil, în special în ceea ce privește recunoașterea reciprocă a documentelor necesare, și să evite să solicite documente suplimentare.

Toate statele membre au un sistem de înmatriculare a autovehiculelor, care permite autorizarea administrativă a înscrierii lor în traficul rutier și implică identificarea lor și eliberarea unui număr de înmatriculare. Datele de înmatriculare sunt utilizate pentru impozitarea autovehiculelor. La sfârșitul procedurii de înmatriculare, statele membre eliberează un certificat de înmatriculare care certifică faptul că vehiculul este înmatriculat într-un stat membru. Certificatul de înmatriculare conține, de asemenea, numele și adresa persoanei pe numele căreia a fost înmatriculat vehiculul

¹ COM(2010)603, 27.10.2010.

² COM(2010)2020, 3.3.2010.

(„titularul” certificatului de înmatriculare, care nu este neapărat proprietarul autovehiculului).

Totuși, atunci când autovehiculul este înmatriculat într-un stat membru și utilizat frecvent în alt stat membru, apar două probleme principale:

- (1) Cetățenii care se mută într-un alt stat membru, lucrătorii transfrontalieri, firmele de închirieri auto și persoanele care iau în leasing autovehicule în alt stat membru trebuie adesea să înmatriculeze autovehiculul în statul în care locuiesc sau în care îl folosesc, deși autovehiculul a fost deja înmatriculat în alt stat membru. Un exemplu este situația în care titularii certificatului își schimbă reședința și se stabilesc în mod permanent într-un alt stat membru, transferând și autovehiculul. Totuși, aceasta este o problemă supărătoare pentru cetățenii care trăiesc o parte a anului într-un stat membru și o altă parte într-un alt stat membru, precum și pentru lucrătorii transfrontalieri care utilizează în statul membru de origine un autovehicul înmatriculat de angajatorul lor într-un alt stat membru. În acest caz, autovehiculul este înmatriculat într-unul dintre statele membre, însă deseori, celălalt stat membru solicită titularului certificatului să înmatriculeze autovehiculul pe teritoriul său. Societățile de leasing se confruntă, la rândul lor, cu probleme privind înmatricularea, cel puțin atunci când sunt titulare ale certificatului de înmatriculare și autovehiculul este utilizat de o persoană stabilită în alt stat membru. În fine, firmele de închirieri auto care doresc să-și transfere o parte din flotă în alt stat membru pentru o perioadă scurtă de timp, pentru a răspunde cerințelor sezoniere, sunt, de obicei, obligate să înmatriculeze autovehiculele în cauză în statul membru respectiv.
- (2) Formalitățile de reînmatriculare în cazul unui autovehicul care a fost transferat dintr-un stat membru într-altul sunt adeseori foarte împovărătoare și lungi. Transferarea unui autovehicul pentru o perioadă mai lungă în alt stat membru necesită noi documente administrative în statul membru destinatar, la care se adaugă, în general, documente administrative suplimentare pentru anularea înmatriculării autovehiculului în statul membru de origine. Sarcina suplimentară este în principal cauzată de faptul că autoritățile responsabile cu înmatricularea din statul membru destinatar au puține informații sau chiar deloc cu privire la autovehicul, cu excepția informațiilor disponibile în certificatul de înmatriculare. Dacă vehiculul ar trebui să fie reînmatriculat în același stat membru, autoritățile responsabile cu înmatricularea ar putea folosi informațiile din bazele de date naționale.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

Prezenta propunere este însoțită de un rezumat al evaluării impactului și de o evaluare a impactului. Comitetul de evaluare a impactului al Comisiei Europene a analizat proiectul de evaluare a impactului și a emis un aviz la 16 decembrie 2011. Versiunea finală a evaluării impactului a fost modificată în consecință.

Prezenta propunere poate genera o simplificare administrativă considerabilă pentru întreprinderi, cetățeni și autoritățile de înmatriculare. Reducerea poverii

administrative va permite efectuarea unor economii de cel puțin 1 445 milioane de EUR pe an.

Din martie până în mai 2011 a avut loc o consultare publică a părților interesate, constând în chestionare personalizate pentru cetățeni, operatori economici și autorități publice, cu ajutorul instrumentului I.P.M. (Vocea ta în Europa). Un rezumat al rezultatelor consultării publice poate fi consultat în anexa 1 la evaluarea impactului și este disponibil, de asemenea, pe site-ul internet Europa³. Au fost îndeplinite toate standardele minime ale Comisiei. La 21 iunie 2011 a fost organizată o conferință pentru a prezenta rezultatele preliminare ale consultării publice și pentru a oferi posibilitatea unei dezbateri și a unui schimb de informații între diferitele părți interesate, în special pentru autoritățile publice responsabile cu înmatricularea din statele membre.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1 Obiectivele propunerii

Obiectivul general al acestei inițiative este de a îmbunătăți funcționarea pieței unice prin eliminarea obstacolelor administrative generate de procedura de reînmatriculare a autovehiculelor, care, în prezent, împiedică libera circulație a mărfurilor.

Obiectivele specifice ale acestei inițiative sunt armonizarea, raționalizarea și simplificarea procedurilor de reînmatriculare a autovehiculelor înmatriculate în alt stat membru, în folosul cetățenilor, angajatorilor, angajaților, firmelor de închirieri auto și societăților de leasing, precum și al autorităților de înmatriculare. În plus, această inițiativă are drept scop reducerea poverii administrative pentru toate părțile implicate, fără a constitui un obstacol pentru siguranța rutieră sau prevenirea infracțiunilor și fraudelor.

Obiectivele operaționale care trebuie îndeplinite prin intermediul acestei inițiative sunt următoarele:

- stabilirea statului membru în care ar trebui înmatriculat un autovehicul transferat între statele membre;
- reducerea duratei procedurilor de reînmatriculare;
- reducerea sarcinii administrative pentru cetățeni și întreprinderi prin limitarea numărului de documente necesare pentru a efectua procedura de reînmatriculare și prin facilitarea schimbului de date între autoritățile naționale responsabile cu înmatricularea.

3.2. Temeiul juridic – forma actului juridic

În prezent, problemele și diferențele între normele administrative la nivel național în ceea ce privește reînmatricularea autovehiculelor înmatriculate în alt stat membru

³

[HTTP://EC.EUROPA.EU/ENTERPRISE/POLICIES/SINGLE-MARKET-GOODS/FREE-MOVEMENT-NON-HARMONISED-SECTORS/CAR-REGISTRATION/VIEW_CONTRIBUTIONS_EN.HTM](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm)

împiedică libera circulație a acestor vehicule în interiorul UE. Uniunea Europeană are, prin urmare, dreptul de a acționa în temeiul articolului 114 din TFUE, pentru a asigura buna funcționare a pieței unice pentru autovehicule second-hand cumpărate într-un alt stat membru. De această propunere vor beneficia și cetățenii care își transferă autovehiculul într-un alt stat membru de rezidență, cetățenii care utilizează un autovehicul înmatriculat în statul membru în care lucrează, precum și firmele de închirieri auto (și într-un grad mai mic, societățile de leasing) care se confruntă cu obstacole privind utilizarea transfrontalieră a acestor vehicule, ca urmare a cerințelor de înmatriculare pe care trebuie să le respecte, ele sau clienții lor.

Instrumentul juridic propus este un regulament din următoarele motive. Un regulament este direct aplicabil în statele membre, fără a mai fi necesară transpunerea în diferitele legislații naționale. Dat fiind că instrumentul legislativ s-ar aplica numai în situații transfrontaliere în interiorul UE, regulamentul ar asigura certitudinea juridică și simplificarea în cadrul pieței interne. În plus, un regulament reprezintă un instrument mai eficient de organizare a schimbului electronic de informații între autoritățile naționale de înmatriculare. În fine, riscul „suprareglementării” de către statele membre nu există atunci când actul juridic ia forma unui regulament.

3.3 Conținutul propunerii

Articolul 1 confirmă principiul conform căruia statele membre au dreptul să scutească de la înmatriculare anumite categorii de autovehicule. Faptul că un autovehicul a fost înmatriculat în alt stat membru nu înseamnă că autovehiculul respectiv ar trebui să fie supus obligației de înmatriculare în statul membru în care a fost transferat. Articolul 1 indică în mod expres că autovehiculele înmatriculate în țări terțe nu se încadrează în domeniul de aplicare al prezentei propuneri. Mai mult, propunerea exclude înmatricularea autovehiculelor care au fost înmatriculate în același stat membru. Prin urmare, reînmatriculările autovehiculelor în același stat membru continuă să rămână sub incidența legislației naționale a statului membru și nu vor fi afectate de prezenta propunere. Mai mult, statele membre își păstrează libertatea în ceea ce privește dreptul de impozitare a autovehiculelor, în conformitate cu legislația Uniunii.

Articolul 2 cuprinde definițiile care reflectă îndeaproape definițiile deja stabilite în legislația Uniunii și în special în Directiva 1999/37/CE din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule⁴. Această directivă se aplică autovehiculelor care fac obiectul Directivei-cadru 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective⁵ și al Directivei 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și de abrogare a Directivei 92/61/CEE⁶, și nu se aplică tractoarelor agricole sau forestiere. Totuși, conform unei

⁴ JO L138, 1.6.1999, p. 57.

⁵ JO L263, 9.10.2007, p. 1.

⁶ JO L124, 9.5.2002, p. 1.

hotărâri recente a Curții de Justiție⁷, Directiva 1999/37/CE nu prevede o armonizare exhaustivă.

Articolul 3 prevede că un stat membru poate solicita înmatricularea pe teritoriul său a unui vehicul înmatriculat într-un alt stat membru doar în cazul în care titularul certificatului de înmatriculare își are reședința obișnuită pe teritoriul său. Articolul 3 propune mai multe criterii pentru stabilirea reședinței obișnuite. Pentru persoanele fizice care nu acționează în cadrul activității lor profesionale, criteriile propuse sunt cele stabilite la articolul 7 din Directiva 83/182/CEE a Consiliului din 28 martie 1983 privind scutirile de taxă în interiorul Comunității pentru anumite mijloace de transport importate temporar dintr-un stat membru în altul⁸. Pentru societăți, criteriile propuse se referă la locul de înființare sau la locul desfășurării activității, ceea ce înseamnă că, pentru mașinile înmatriculate pe numele societății în statul membru în care a fost înființată și care sunt folosite de un angajat cu domiciliul stabil într-un alt stat membru, statul membru din urmă nu poate cere înmatricularea pe teritoriul său. Aceasta permite evitarea unei evaluări de la caz la caz, în statul membru în care își are domiciliul stabil angajatul, pentru a stabili dacă o mașină de serviciu este folosită în principal în scopuri personale sau profesionale și dacă deplasările de la domiciliu la locul de muncă pot fi considerate deplasări în scop personal sau profesional.

Articolul 4 stabilește o regulă clară și simplă: în cazul în care titularul certificatului de înmatriculare își schimbă reședința obișnuită într-un alt stat membru, el ar trebui să solicite înmatricularea vehiculului său în termen de șase luni de la sosire. În cursul acestei perioade, statul membru de sosire nu poate restricționa folosirea vehiculului. Articolul 4 prevede, de asemenea, o simplificare semnificativă a procedurilor de înmatriculare ale autovehiculelor care au fost înmatriculate într-un alt stat membru. El aplică jurisprudența constantă a Curții de Justiție cu privire la libera circulație a mărfurilor, conform căreia statele membre ar trebui să faciliteze comerțul în interiorul UE prin recunoașterea documentelor eliberate într-un alt stat membru care dovedesc, de exemplu, că un autovehicul înmatriculat pe teritoriul aceluia stat a trecut cu succes inspecția tehnică auto. Curtea de Justiție a indicat, de asemenea, că acest principiu al recunoașterii reciproce a informațiilor privind înmatricularea și inspecțiile tehnice trebuie să fie însoțit de o cooperare între autoritățile din statele membre cu privire la orice date care lipsesc⁹. Totuși, articolul 4 prevede că această cooperare trebuie să aibă loc sub formă electronică: autoritatea de înmatriculare a autovehiculelor ar trebui să caute datele în registrul auto al statului membru în care a fost înregistrat autovehiculul, cu ajutorul aplicației software menționate la articolul 7 și în anexa II. Acest principiu de cooperare administrativă prin mijloace electronice funcționează și în sens invers: când un stat membru înmatriculează un autovehicul care a fost înmatriculat în alt stat membru, articolul 4 obligă autoritatea de înmatriculare din statul membru de destinație a autovehiculului să informeze autoritatea de înmatriculare din statul membru în care a fost înmatriculat anterior autovehiculul. În fine, articolul 4 din prezenta propunere permite efectuarea unor controale suplimentare ale autovehiculului în anumite cazuri specifice.

⁷ Hotărârea Curții de Justiție din 6 octombrie 2011, Philippe Bonnarde/Agence de Services et de Paiement, Cauza C-443/10.

⁸ JO L105, 23.4.1983, p. 59.

⁹ Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia Comunităților Europene/Regatul Olandei, Cauza C-297/05.

Articolul 5 definește cu exactitate situațiile în care autoritățile de înmatriculare au dreptul de a refuza înmatricularea unui autovehicul care a fost înregistrat în alt stat membru. Principalul obiectiv al articolului 5 este de a preveni fraudă și de a asigura siguranța rutieră, dat fiind că uneori reînmatricularea unui autovehicul înmatriculat într-un alt stat membru servește la legalizarea vehiculelor sau documentelor auto furate. Vehiculele furate sunt vândute adesea sub o altă identitate, de exemplu prin „clonare” (adică practica prin care vehiculul este furat și elementele sale de identificare sunt îndepărtate și schimbate pentru a reflecta identitatea unui vehicul cu acte în regulă aflat în circulație, astfel încât vehiculul furat preia identitatea vehiculului cu acte în regulă și se utilizează același număr de înmatriculare pentru două vehicule diferite) sau practica prin care identitatea vehiculului furat este înlocuită cu cea a unui vehicul grav deteriorat („*car ringing*”). Aceste practici pot fi evitate doar printr-o strânsă cooperare între autoritățile de înmatriculare. Prin urmare, acest articol ar trebui să contribuie, de asemenea, la punerea în aplicare a:

- Directivei 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz¹⁰. Această directivă obligă statele membre, printre altele, să ia măsurile necesare pentru a se asigura că toate vehiculele scoase din uz sunt transferate în unități de casare autorizate. Conform directivei, statele membre trebuie să instituie un sistem care să impună necesitatea prezentării unui certificat de distrugere pentru radierea unui vehicul scos din uz. Acest certificat este eliberat deținătorului și/sau proprietarului atunci când vehiculul scos din uz este transferat în unitatea de casare.
- Deciziei 2004/919/CE a Consiliului din 22 decembrie 2004 privind combaterea criminalității referitoare la vehicule și având implicații transfrontaliere¹¹, care are ca obiectiv realizarea unei mai bune cooperări în cadrul Uniunii Europene, în scopul prevenirii și combaterii criminalității transfrontaliere referitoare la vehicule, care acordă o atenție deosebită relației dintre furtul de vehicule și comerțul ilegal cu vehicule. Decizia obligă fiecare stat membru să se asigure că autoritățile sale competente iau măsurile necesare pentru a preveni utilizarea frauduloasă și furtul de documente de înmatriculare a vehiculelor. Decizia obligă autoritățile de aplicare a legii să informeze autoritățile naționale de înmatriculare a autovehiculelor în cazul în care un vehicul, aflat în curs de înmatriculare, a făcut obiectul unei alerte de furt. Decizia are, de asemenea, ca scop prevenirea utilizării frauduloase a certificatelor de înmatriculare a autovehiculelor: fiecare stat membru trebuie să se asigure că autoritățile sale competente iau măsurile necesare pentru a recupera certificatul de înmatriculare al proprietarului sau deținătorului vehiculului, în cazul în care vehiculul a fost deteriorat grav într-un accident (distrugere completă). De asemenea, certificatul de înmatriculare trebuie restituit, în conformitate cu legislația internă, în cazul în care, în timpul unui control efectuat de serviciul de aplicare a legii, se suspectează că a avut loc o fraudă cu privire la elementele de identificare a vehiculului, precum numărul de înmatriculare.

¹⁰ JO L269, 21.10.2000, p. 34.

¹¹ JO L389, 30.12.2004, p. 28.

Articolul 6 facilitează comerțul cu vehicule second-hand în interiorul Uniunii, prin norme armonizate privind înmatricularea temporară a autovehiculelor. Astfel de norme sunt necesare în primul rând pentru persoanele care achiziționează un autovehicul într-un alt stat membru, pentru a le permite să îl conducă în statul lor membru de origine, în vederea înmatriculării sale finale. Atunci când un autovehicul deja înmatriculat într-un stat membru este vândut unei persoane stabilite în alt stat membru, vânzătorul va radia, în general, autovehiculul la momentul vânzării sale. Vânzătorul nu va permite, probabil, cumpărătorului să conducă autovehiculul sub numărul său de înmatriculare. Prin urmare, un sistem de înmatriculare temporară este indispensabil pentru a îmbunătăți modul de funcționare a pieței de autovehicule second-hand și pentru a acoperi temporar perioada dintre înmatricularea în primul stat membru și noua înmatriculare din cel de-al doilea stat membru. Un sistem de înmatriculare temporară permite, de asemenea, autorităților de înmatriculare să protejeze calitatea datelor de înmatriculare în registrele lor, astfel încât să se poată face ușor schimb de date prin intermediul programului menționat la articolul 7. Articolul 6 propune limitarea valabilității înmatriculării temporare la 30 de zile, astfel încât această dispoziție să fie compatibilă cu articolul 15 din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi¹². Articolul 15 din Directiva 2009/103/CE prevede regimul de asigurare a autovehiculelor expediate dintr-un stat membru în altul, specificând că în astfel de cazuri, statul în care se situează riscul este considerat statul membru de destinație, de îndată ce este acceptată livrarea de către cumpărător, pe o perioadă de treizeci de zile, chiar dacă vehiculul nu a fost înmatriculat în mod oficial în statul membru de destinație. În cazul în care vehiculul este implicat într-un accident în cursul perioadei respective și nu este asigurat, organismul responsabil cu despăgubirea în statul membru de destinație este răspunzător pentru despăgubirea prevăzută la articolul 10 din Directiva 2009/103/CE.

Articolul 7 din propunere vizează schimbul electronic de date privind înmatricularea vehiculelor între statele membre, în scopul reînmatriculării autovehiculului. Articolul 7 autorizează Comisia să adopte acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile și specificațiile comune necesare pentru aplicația software, inclusiv formatul datelor schimbate, procedurile tehnice pentru consultarea electronică și accesul la registrele electronice naționale, procedurile de acces și mecanismele de securitate. Schimbul electronic de date privind înmatricularea vehiculelor între statele membre ar trebui să se desfășoare în conformitate cu cadrul de interoperabilitate european (EIF)¹³.

Articolul 8 este menit să faciliteze comerțul cu vehicule second-hand realizat de societăți în interiorul Uniunii, prin norme armonizate privind „înmatricularea profesională” a autovehiculelor. În prezent, cele mai multe state membre dispun de sisteme de „înmatriculare profesională”, pentru a permite vânzătorilor să conducă autovehiculele pe drumurile publice pe perioade foarte scurte, fără să fie obligați să le înmatriculeze oficial. Sistemele de „înmatriculare profesională” sunt rezervate producătorilor, firmelor de asamblare, distribuitorilor și dealerilor, pentru autovehiculele pe care le posedă sau pentru efectuarea de teste. Majoritatea statelor

¹² JO L263, 7.10.2009, p. 11.

¹³ COM(2010)744, 16.12.2010.

membre nu emit certificate de înmatriculare profesională ca atare, care implică identificarea autovehiculului. Deseori, ele eliberează un alt tip de document, care stabilește legătura între plăcuțele de înmatriculare și deținătorul acestora și/sau solicită deținătorului să păstreze un jurnal în care să fie înregistrate călătoriile realizate cu plăcuțele de înmatriculare respective. Cu toate acestea, în practică, majoritatea înmatriculărilor „profesionale” nu sunt recunoscute de alte state membre, de obicei din cauza lipsei unui certificat de înmatriculare oficială, astfel încât majoritatea distribuitorilor și dealerilor profesioniști evită să utilizeze înmatriculările profesionale în afara teritoriului lor național. Obiectivul articolului 8 este de elimina aceste obstacole în calea comerțului cu autovehicule second-hand în interiorul Uniunii, prin intermediul unui sistem comun prin care „înmatriculările profesionale” acordate producătorilor, firmelor de asamblare, distribuitorilor și dealerilor stabiliți într-un stat membru să fie recunoscute în celelalte state membre. Articolul 8 autorizează Comisia să adopte acte de punere în aplicare pentru a stabili formatul și modelul certificatului de înmatriculare profesională a vehiculului.

Articolul 9 prevede obligația statelor membre de a informa Comisia cu privire la denumirile și datele de contact ale autorităților de înmatriculare a vehiculelor care sunt responsabile pentru gestionarea registrelor auto oficiale pe teritoriul lor și pentru aplicarea prezentului regulament. Comisia va publica o listă cu autoritățile de înmatriculare a vehiculelor, precum și orice actualizări ale acestei liste, pe site-ul său internet. În plus, conform articolului 9, autoritățile de înmatriculare a vehiculelor trebuie să se asigure că informațiile privind înmatricularea vehiculelor în statul membru al autorității respective și denumirea și datele de contact ale autorității sunt ușor accesibile publicului.

Articolele 10 și 11 delegă competențe Comisiei în vederea adoptării de modificări la anexele I și II pentru a le adapta la progresul tehnic, în special pentru a se ține seama de modificările la Directiva 1999/37/CE sau de modificările altor acte ale Uniunii relevante în mod direct pentru actualizarea anexelor I și II. Aceste articole delegă, de asemenea, competențe Comisiei pentru a stabili condițiile pe care trebuie să le respecte societățile care folosesc certificate de înmatriculare profesională a vehiculelor pentru a îndeplini cerințele privind buna reputație și competența profesională necesară și pentru a specifica durata valabilității certificatelor de înmatriculare profesională a vehiculelor:

- Anexa I ar trebui să corespundă conținutului certificatului de înmatriculare armonizat prevăzut în Directiva 1999/37/CE în ceea ce privește datele vehiculului. Dat fiind că pentru reînmatriculare nu sunt necesare datele personale ale titularului certificatului de înmatriculare anterior, nici datele personale ale oricărei alte persoane menționate în certificat (de exemplu, proprietar, utilizator etc.), aceste date nu sunt incluse în anexa I, deși fac parte din informațiile obligatorii care trebuie să apară în certificatul de înmatriculare armonizat prevăzut de Directiva 1999/37/CE. Totuși, nu pot fi excluse eventuale modificări viitoare, de exemplu, privind conținutul certificatului de conformitate care servește ca bază pentru prima înmatriculare. Asemenea modificări ar putea surveni ca urmare a unei modificări a Directivei-cadru 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru de omologare a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate

vehiculelor respective. Delegarea de competențe ar trebui să permită Comisiei să adapteze anexa I la aceste modificări.

- Anexa II face referire în mod expres la aplicația software care va avea probabil nevoie, în viitor, de mai multe actualizări de ordin tehnic pentru a reflecta evoluțiile tehnologice în domeniul tehnologiilor informației. Delegarea de competențe ar trebui să permită Comisiei să adapteze anexa II în consecință.
- Delegarea de competențe ar trebui să permită Comisiei să stabilească condițiile pe care trebuie să le respecte societățile care folosesc certificate de înmatriculare profesională a vehiculelor pentru a îndeplini cerințele privind buna reputație și competența profesională necesară, după cum se prevede la articolul 8 alineatul (1) litera (c). De asemenea, ar trebui să permită Comisiei să specifice durata valabilității certificatelor de înmatriculare profesională a vehiculelor.

Articolul 12 stabilește procedura comitetelor pentru punerea în aplicare a articolelor 7 și 8, și anume actele de punere în aplicare a procedurilor și specificațiilor comune privind aplicația software menționată la articolul 7, inclusiv formatul datelor schimbate, procedurile tehnice pentru consultare electronică și acces la registrele electronice naționale, procedurile de acces și mecanismele de securitate, precum și actele de punere în aplicare care stabilesc formatul și modelul certificatului de înmatriculare profesională a vehiculului. Aceste acte de punere în aplicare trebuie să aibă un domeniu de aplicare general, astfel încât procedura de examinare să aibă loc în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) litera (a) din 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 Comisie¹⁴.

Articolul 13 prevede modul de evaluare a acestui regulament: în termen de patru ani de la intrarea în vigoare a regulamentului, Comisia va trebui să trimită un raport Parlamentului European și Consiliului. Evaluarea ar trebui să identifice eventualele probleme și deficiențe ale regulamentului și ar putea constitui punctul de plecare pentru alte acțiuni, inclusiv o posibilă propunere de modificare a regulamentului, pentru a realiza o simplificare administrativă suplimentară pentru cetățeni și întreprinderi și o mai bună integrare a pieței unice pentru autovehiculele second-hand.

Articolul 14 prevede că regulamentul se aplică la un an după intrarea sa în vigoare.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Implicațiile bugetare ale prezentei propuneri sunt stabilite în fișa financiară care însoțește propunerea. Prezenta propunere necesită doar credite administrative. Ea nu implică utilizarea de credite operaționale.

¹⁴ JO L55, 28.2.2011, p. 13.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de simplificare a transferului de autovehicule înmatriculate în alt stat membru, în interiorul pieței unice

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹⁵,

după consultarea Autorității Europene pentru Protecția Datelor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Toate statele membre au un sistem de înmatriculare pentru autovehicule care permite autorizarea administrativă a înscrierii lor în traficul rutier, în cadrul căruia vehiculul este identificat și îi este atribuit un număr de înmatriculare. Cu toate acestea, multe dintre reglementările naționale privind înregistrarea vehiculelor sunt contradictorii, complexe și împovărătoare. Ca urmare, problemele legate de înmatricularea vehiculelor creează obstacole pe piața internă și împiedică libera circulație, în cadrul Uniunii, a autovehiculelor înmatriculate în alt stat membru.
- (2) Raportul privind cetățenia UE în 2010, intitulat „Eliminarea obstacolelor din calea drepturilor cetățenilor UE”¹⁶ a identificat problemele legate de înmatricularea vehiculelor ca fiind unul dintre principalele obstacole cu care se confruntă cetățenii în viața lor de zi cu zi atunci când își exercită drepturile de care beneficiază în temeiul legislației UE. În raportul respectiv, Comisia a subliniat nevoia de a elimina acest obstacol, prin simplificarea formalităților și condițiilor pentru înregistrarea vehiculelor înmatriculate în alt stat membru.

¹⁵ JO C , , p. .

¹⁶ COM(2010)603, 27.10.2010.

- (3) Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule¹⁷ armonizează forma și conținutul certificatului de înmatriculare, în scopul de a ușura înțelegerea acestuia și de a facilita astfel libera circulație, pe teritoriul celorlalte state membre, a vehiculelor înregistrate într-un stat membru. În temeiul directivei respective, certificatul de înmatriculare emis de un stat membru trebuie să fie recunoscut de celelalte state membre pentru identificarea vehiculului în traficul internațional sau pentru reînmatricularea acestuia în alt stat membru. Cu toate acestea, Directiva 1999/37/CE nu conține dispoziții privind stabilirea statului membru competent pentru înmatriculare sau privind formalitățile și procedurile aplicabile. Prin urmare, în vederea eliminării obstacolelor în calea liberei circulații a autovehiculelor în cadrul pieței interne, este necesar să se stabilească norme armonizate separate pentru stabilirea statului membru în care trebuie să fie înmatriculate autovehiculele și pentru simplificarea procedurilor de reînmatriculare a autovehiculelor înmatriculate în alt stat membru.
- (4) Normele naționale din statele membre solicită adesea întreprinderilor și cetățenilor stabiliți pe teritoriul lor să înmatriculeze în statul membru respectiv un autovehicul înmatriculat de o persoană terță stabilită în alt stat membru, inclusiv în cazul în care vehiculul nu este utilizat permanent în statul membru care solicită înmatricularea și nici nu este destinat să fie utilizat în acest mod. Prin urmare, este necesar să se stabilească statul membru în care trebuie să fie înmatriculat un autovehicul dacă este deținut de o persoană stabilită sau care își are domiciliul într-un stat membru diferit de statul membru în care este stabilit sau își are domiciliul proprietarul. În aceste condiții, este adecvat ca statele membre să recunoască reciproc valabilitatea înmatriculării în alt stat membru.
- (5) Înmatricularea autovehiculelor înmatriculate în alt stat membru este afectată de formalități de înmatriculare greoaie în statele membre, în special de obligația de a supune aceste vehicule la teste complementare pentru a evalua starea lor generală înainte de înmatriculare sau pentru a le identifica. Prin urmare, este necesar să se reducă aceste formalități pentru a asigura libera circulație a autovehiculelor și pentru a reduce povara administrativă pentru cetățeni, întreprinderi și autoritățile de înmatriculare. În special pentru cetățenii sau întreprinderile care achiziționează un autovehicul înmatriculat în alt stat membru, este necesar să se prevadă o procedură de înmatriculare simplificată care să includă recunoașterea documentelor eliberate și a inspecției tehnice auto efectuate în alt stat membru și să prevadă cooperarea administrativă între autoritățile competente privind schimbul de date lipsă.
- (6) Prezentul regulament ar trebui să țină seama de Decizia 2004/919/CE a Consiliului din 22 decembrie 2004 privind combaterea criminalității referitoare la vehicule și având implicații transfrontaliere¹⁸, al cărei obiectiv este de a îmbunătăți cooperarea în cadrul Uniunii Europene în scopul prevenirii și combaterii criminalității transfrontaliere referitoare la vehicule. În conformitate cu decizia respectivă, fiecare stat membru trebuie să se asigure că autoritățile sale competente iau măsurile necesare pentru a preveni utilizarea frauduloasă și furtul de documente de înmatriculare a vehiculelor. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să permită statelor membre să refuze înmatricularea unui autovehicul înmatriculat într-un alt stat membru în cazul traficului

¹⁷ JO L138, 1.6.1999, p. 57.

¹⁸ JO L389, 30.12.2004, p. 28.

de autovehicule, inclusiv utilizarea frauduloasă și furtul de documente de înmatriculare a vehiculelor.

- (7) Prezentul regulament ar trebui să aibă ca scop simplificarea administrativă în folosul cetățenilor, întreprinderilor și autorităților de înmatriculare, în special prin schimbul electronic de date privind înmatricularea vehiculelor. Prin urmare, pentru a simplifica formalitățile administrative de înmatriculare, este necesar ca statele membre să își acorde reciproc dreptul de acces la datele privind înmatricularea vehiculelor, pentru a îmbunătăți schimbul de informații și pentru a accelera procedurile de înmatriculare.
- (8) Prelucrarea datelor cu caracter personal în temeiul prezentului regulament trebuie să respecte Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date¹⁹. Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date²⁰ se aplică în cazul prelucrării datelor cu caracter personal de către Comisie în contextul prezentului regulament.
- (9) Transferul unui autovehicul înmatriculat într-un stat membru către un alt stat membru, în vederea înmatriculării în statul membru respectiv, necesită o înmatriculare temporară accesibilă pe scară largă în vederea asigurării siguranței rutiere și transmiterea, prin mijloace electronice, de date fiabile privind înmatricularea vehiculelor. Prin urmare, este necesar să se instituie un sistem prin care autovehiculele să poată să fie înmatriculate temporar.
- (10) Distribuitorii de autovehicule sau societățile care oferă servicii de testare sau de reparații și întreținere pentru autovehicule transferă autovehiculele în alt stat membru folosind numerele de înmatriculare profesională naționale. Cu toate acestea, aceste numere de înmatriculare profesională nu sunt întotdeauna recunoscute în alte state membre, ceea ce împiedică comerțul cu autovehicule second-hand, în special în regiunile transfrontaliere. Prin urmare, este necesar să se adopte un sistem prin care societățile de distribuție de autovehicule sau de furnizare de servicii de testare, reparații și întreținere pentru autovehicule să poată transfera aceste vehicule în alt stat membru folosind un număr de înmatriculare profesională.
- (11) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume reducerea formalităților de înmatriculare pentru a garanta libera circulație a autovehiculelor înmatriculate în alt stat membru și reducerea sarcinii administrative pentru cetățeni, întreprinderi și autoritățile de înmatriculare nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre datorită reglementărilor naționale contradictorii și pot, prin urmare, având în vedere amploarea și efectele lor, să fie realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestor obiective.

¹⁹ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

²⁰ JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

- (12) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.
- (13) Pentru a atinge obiectivul schimbului de informații între statele membre prin mijloace interoperabile, ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta acte legislative în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în vederea adoptării modificărilor anexelor I și II la prezentul regulament pentru a le adapta la progresul tehnic, în special pentru a ține seama de modificările la Directiva 1999/37/CE sau de modificările altor acte ale Uniunii relevante în mod direct pentru actualizarea anexelor I și II, cu privire la condițiile pe care trebuie să le respecte întreprinderile care folosesc certificate de înmatriculare profesională a vehiculelor pentru a îndeplini cerințele privind buna reputație și competența profesională necesară și cu privire la durata valabilității certificatelor de înmatriculare profesională a vehiculelor. Este deosebit de important ca, în cursul activității sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (14) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să se acorde Comisiei competențe de executare pentru a stabili proceduri și specificații comune pentru aplicația software care este necesară pentru schimbul electronic de date privind înmatricularea vehiculelor, inclusiv formatul datelor schimbate, procedurile tehnice necesare pentru consultarea electronică și accesul la registrele electronice naționale, procedurile de acces și mecanismele de securitate, precum și pentru a stabili formatul și modelul certificatului de înmatriculare profesională pentru vehicule. Competențele respective ar trebui să fie exercitate în conformitate cu 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 Comisie²¹.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1 *Domeniul de aplicare*

1. Prezentul regulament se aplică următoarelor vehicule:
- (a) oricărui autovehicul sau remorci menționate la articolul 3 din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului²²;
 - (b) oricărui autovehicul cu două sau trei roți, cu roți jumelate sau nu, destinat transportului rutier, astfel cum este menționat la articolul 1 din Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului²³.

²¹ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

²² JO L263, 9.10.2007, p. 1.

²³ JO L124, 9.5.2002, p. 1.

2. Prezentul regulament nu se aplică în cazul înmatriculării autovehiculelor înmatriculate într-o țară terță.
3. Prezentul regulament nu aduce atingere dreptului statelor membre de a scuti de la înmatriculare autovehiculele în temeiul Directivei 1999/37/CE.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „înmatriculare” înseamnă autorizarea administrativă a înscrierii unui vehicul în traficul rutier, în cursul căreia vehiculul este identificat și primește un număr de serie, cunoscut ca număr de înmatriculare;
- (2) „vehicul înmatriculat într-un alt stat membru” înseamnă un vehicul având un certificat de înmatriculare valabil, eliberat de un alt stat membru;
- (3) „posesor al certificatului de înmatriculare” înseamnă persoana pe numele căreia s-a înmatriculat vehiculul într-un stat membru;
- (4) „înmatricularea profesională a vehiculelor” înseamnă autorizarea administrativă a înscrierii vehiculelor în traficul rutier, în cursul căreia vehiculele sunt identificate și primesc un număr de serie, cunoscut ca număr de înmatriculare profesională, care poate fi folosit de mai multe vehicule.

Articolul 3

Locul înmatriculării autovehiculelor înmatriculate în alt stat membru

1. Un stat membru poate solicita înmatricularea pe teritoriul său a unui vehicul înmatriculat într-un alt stat membru doar în cazul în care titularul certificatului de înmatriculare își are reședința obișnuită pe teritoriul său.
2. Statul membru în care titularul certificatului de înmatriculare își are reședința obișnuită este oricare dintre următoarele:
 - (a) în cazul unei societăți sau al altui organism, constituit sau nu ca persoană juridică, statul membru în care se află administrația centrală;
 - (b) în cazul unei sucursale, agenții sau oricărei alte unități a unei societăți sau a altui organism, statul membru în care se află sucursala, agenția sau unitatea în cauză;
 - (c) în cazul unei persoane fizice care își exercită activitatea sa profesională, statul membru în care își are sediul principal de activitate;
 - (d) în cazul oricărei alte persoane fizice:
 - (i) locul în care o persoană locuiește de obicei, și anume cel puțin 185 de zile pe an calendaristic, în virtutea unor legături personale și profesionale

sau, în cazul unei persoane fără legături profesionale, în virtutea unor legături personale care indică o legătură strânsă între persoana respectivă și locul în care locuiește;

- (ii) în cazul unei persoane ale cărei legături profesionale se află într-un loc diferit de cel al legăturilor sale personale și care, drept urmare, locuiește alternativ în mai multe locuri situate în două sau mai multe state membre, locul unde persoana respectivă are legături personale, cu condiția ca să se întoarcă acolo în mod regulat.

Condiția prevăzută la litera (ii) nu se aplică în cazul în care persoana locuiește într-un stat membru pentru a desfășura o activitate de durată determinată. Frecventarea unei universități sau a unei școli nu implică transferul reședinței obișnuite.

Articolul 4

Procedura de înmatriculare pentru vehiculele înmatriculate în alt stat membru

1. În cazul în care titularul certificatului de înmatriculare își schimbă reședința obișnuită într-un alt stat membru, el ar trebui să solicite înmatricularea vehiculului înregistrat în alt stat membru în termen de șase luni de la sosire.

În cursul perioadei menționate la primul paragraf, nu trebuie să fie restricționată utilizarea vehiculului.

2. Cererea de înmatriculare a unui vehicul înmatriculat într-un alt stat membru trebuie să fie adresată unei autorități de înmatriculare a vehiculelor și să includă părțile relevante din certificatul de înmatriculare, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Directiva 1999/37/CE sau orice alte dovezi de înregistrare prealabilă în alt stat membru.
3. La primirea cererii de înmatriculare a unui vehicul înmatriculat în alt stat membru, autoritatea de înmatriculare a vehiculelor colectează imediat informații privind datele menționate în anexa I, direct de la autoritatea de înmatriculare a vehiculelor din statul membru în care este înmatriculat vehiculul, în conformitate cu articolul 7, și transferă datele în propriul său registru.
4. Autoritățile de înmatriculare a vehiculelor nu pot efectua controale fizice ale vehiculului înregistrat în alt stat membru înainte de înmatriculare decât în următoarele cazuri:
 - (a) dacă informațiile furnizate de către solicitant în cadrul procedurii de înmatriculare nu pot fi găsite în registrul auto al statului membru în care se presupune că a fost înmatriculat vehiculul;
 - (b) dacă informațiile furnizate de către solicitant în cadrul procedurii de înmatriculare sunt diferite de informațiile din registrul auto al statului membru în care este înmatriculat vehiculul;
 - (c) dacă autoritățile de înmatriculare a vehiculelor au motive întemeiate să creadă că dispozițiile tehnice pe baza cărora a fost omologat vehiculul, în temeiul

articolului 23 sau 24 din Directiva 2007/46/CE sau în temeiul articolului 15 din Directiva 2002/24/CE, nu sunt echivalente cu dispozițiile proprii;

- (d) dacă sunt necesare inspecții tehnice auto în cazul în care vehiculul și-a schimbat proprietarul sau în cazul vehiculelor grav deteriorate.
5. În cazul în care înmatriculează un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru, autoritatea de înmatriculare a vehiculelor în cauză informează de îndată autoritatea de înmatriculare a vehiculelor din statul membru în care vehiculul a fost înmatriculat ultima dată, în conformitate cu articolul 7.

Articolul 5

Refuzul de a înmatricula un vehicul înmatriculat în alt stat membru

1. Autoritățile de înmatriculare a vehiculelor pot refuza înmatricularea unui vehicul înmatriculat într-un alt stat membru numai în unul dintre următoarele cazuri:
- (a) în cazul în care nu sunt respectate condițiile stabilite la articolul 4 alineatul (2);
 - (b) după caz, dacă impozitele sau taxele impuse de respectivul stat membru pentru înmatricularea menționată la articolul 4 nu au fost plătite;
 - (c) dacă vehiculul nu a trecut controalele fizice prevăzute la articolul 4 alineatul (4);
 - (d) dacă informațiile colectate în conformitate cu articolul 7 indică una dintre următoarele situații:
 - (i) vehiculul este deteriorat grav, furat sau distrus;
 - (ii) documentele de înmatriculare a vehiculului au fost furate, cu excepția cazului în care titularul certificatului de înmatriculare poate să demonstreze în mod clar că este proprietarul vehiculului;
 - (iii) data la care ar fi trebuit să fie eliberat următorul certificat de inspecție tehnică obligatorie a expirat.
2. Orice decizie luată de o autoritate de înmatriculare a vehiculelor de a refuza înmatricularea unui vehicul înmatriculat în alt stat membru trebuie să fie motivată în mod corespunzător. Persoana în cauză poate, în termen de o lună de la primirea deciziei negative, să solicite autorității competente de înmatriculare a vehiculelor să își reexamineze decizia. Cererea respectivă trebuie să cuprindă motivele acestei reexaminări. În termen de o lună de la primirea respectivei cereri, autoritatea competentă de înmatriculare a vehiculelor trebuie să confirme sau să infirme decizia.

Articolul 6

Înmatriculări temporare pentru transferuri într-un alt stat membru

1. În cazul în care o persoană a cumpărat, în alt stat membru, un vehicul care nu are certificat de înmatriculare, poate solicita autorității de înmatriculare a vehiculelor să

elibereze un certificat de înmatriculare temporară a vehiculului în vederea transferului său în alt stat membru. Certificatul de înmatriculare temporară este valabil pentru o perioadă de 30 de zile.

2. La primirea cererii de eliberare a certificatului de înmatriculare temporară menționat la alineatul 1, autoritatea de înmatriculare a vehiculelor colectează imediat informațiile privind rubricile menționate în anexa I, direct de la autoritatea de înmatriculare a vehiculelor din statul membru în care este înmatriculat vehiculul, în conformitate cu articolul 7, și transferă datele în propriul registru.
3. Autoritățile de înmatriculare a vehiculelor pot refuza să elibereze certificatul de înmatriculare temporară menționat la alineatul 1 în oricare dintre următoarele cazuri:
 - (a) după caz, dacă nu au fost plătite impozitele sau taxele impuse de respectivul stat membru pentru înmatricularea temporară;
 - (b) dacă informațiile colectate în conformitate cu articolul 7 sau informațiile din registrele auto naționale oficiale indică una dintre următoarele situații:
 - (i) vehiculul este deteriorat grav, furat sau distrus;
 - (ii) documentele de înmatriculare ale vehiculului au fost furate, cu excepția cazului în care titularul certificatului de înmatriculare poate să demonstreze în mod clar că este proprietarul vehiculului;
 - (iii) data la care ar fi trebuit să fie emis următorul certificat de inspecție tehnică obligatorie a expirat.

Articolul 7

Schimbul de informații privind datele de înmatriculare ale vehiculelor

1. În vederea înmatriculării unui vehicul înmatriculat într-un alt stat membru, autoritățile de înmatriculare a vehiculelor acordă autorităților de înmatriculare a vehiculelor din celelalte state membre dreptul de accesa datele stocate în registrele auto oficiale referitoare la rubricile stabilite în anexa I.
2. În sensul alineatului (1), autoritățile de înmatriculare a vehiculelor utilizează aplicația software prevăzută la anexa II.

Numai autoritățile de înmatriculare a vehiculelor pot avea acces direct la datele stocate și disponibile prin intermediul aplicației software. Autoritățile de înmatriculare a vehiculelor trebuie să ia măsurile necesare pentru a evita:

- (a) accesul persoanelor neautorizate la echipamentele de prelucrare a datelor;
- (b) ca informațiile să fie citite, copiate, modificate sau șterse de către persoane neautorizate;
- (c) căutarea sau transmiterea neautorizată de informații;
- (d) citirea sau copierea neautorizată de informații în timpul transmiterii.

3. Prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile de înmatriculare a vehiculelor din statele membre se efectuează în conformitate cu Directiva 95/46/CE și sub supravegherea autorității publice independente a statului membru menționată la articolul 28 din respectiva directivă.

Autoritățile de înmatriculare a vehiculelor utilizează informațiile transmise în conformitate cu prezentul regulament doar în vederea înmatriculării unui vehicul înmatriculat în alt stat membru.

În cazul în care are loc un schimb de informații între autoritățile de înmatriculare a vehiculelor în conformitate cu prezentul regulament, autoritatea de înmatriculare care furnizează informațiile este informată, în cazul în care solicită acest lucru, cu privire la modul în care vor fi utilizate informațiile furnizate și cu privire la acțiunile întreprinse în continuare.

Autoritatea de înmatriculare a vehiculelor care furnizează informațiile acordă atenție exactității informațiilor care urmează să fie furnizate și se asigură că acestea sunt necesare și proporționale cu scopul pentru care sunt furnizate. Autoritatea trebuie să respecte reglementările relevante privind protecția datelor cu caracter personal.

În cazul în care se constată că au fost furnizate informații incorecte sau informații care nu ar fi trebuit să fie furnizate, autoritatea de înmatriculare a vehiculelor care primește informațiile trebuie să fie informată imediat. Autoritatea de înmatriculare a vehiculelor care primește informațiile șterge sau corectează apoi informațiile care au fost primite.

4. Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile și specificațiile comune necesare pentru aplicația software menționată la alineatul (2), inclusiv formatul datelor schimbate, procedurile tehnice pentru consultarea electronică și accesul la registrele electronice naționale, procedurile de acces și mecanismele de securitate. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2).

Articolul 8

Înmatriculările profesionale ale vehiculelor

1. O autoritate de înmatriculare a vehiculelor poate elibera unul sau mai multe certificate de înmatriculare profesională a vehiculelor oricărei întreprinderi care respectă următoarele criterii:
 - (a) are sediul pe teritoriul său;
 - (b) distribuie vehicule sau prestează servicii de reparații, întreținere sau testare pentru vehicule;
 - (c) are o bună reputație și competența profesională necesară.
2. Autoritățile de înmatriculare a vehiculelor se asigură că datele privind vehiculele, menționate la anexa I, sunt înregistrate în registrul lor pentru fiecare înmatriculare profesională a vehiculelor.

3. Vehiculele prevăzute cu un certificat de înmatriculare profesională a vehiculelor pot fi folosite doar dacă nu reprezintă un pericol direct și iminent pentru siguranța rutieră. Vehiculele respective nu pot fi folosite pentru transportul comercial de persoane sau mărfuri.
4. Statele membre nu pot împiedica, din motive legate de înmatricularea vehiculului, libera circulație a vehiculelor prevăzute cu un certificat de înmatriculare profesională a vehiculului.
5. Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili formatul și modelul certificatului de înmatriculare profesională a vehiculelor.

Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2).

Articolul 9

Autoritățile de înmatriculare a vehiculelor

1. Statele membre informează Comisia cu privire la denumirile și datele de contact ale autorităților de înmatriculare a vehiculelor care sunt responsabile cu gestionarea registrelor auto oficiale pe teritoriul lor și cu aplicarea prezentului regulament.

Comisia publică o listă cu autoritățile de înmatriculare a vehiculelor, precum și orice actualizări ale acestei liste, pe site-ul său internet.

2. Autoritățile de înmatriculare a vehiculelor se asigură că următoarele informații sunt ușor accesibile publicului:
 - (a) informațiile privind înmatricularea vehiculului în statul membru în care se află autoritatea relevantă;
 - (b) denumirea și datele de contact ale autorității, astfel încât să poată fi contactată în mod direct.

Articolul 10

Acte delegate

Comisia este abilitată să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 11 privind:

- (1) modificările anexelor I și II la prezentul regulament, pentru a le adapta la progresul tehnic, în special pentru a ține seama de modificările relevante ale Directivei 1999/37/CE sau de modificările altor acte ale Uniunii relevante în mod direct pentru actualizarea anexelor I și II la prezentul regulament.
- (2) condițiile pe care trebuie să le respecte întreprinderile pentru a îndeplini cerințele prevăzute la articolul 8 alineatul (1) litera (c);
- (3) durata valabilității certificatelor de înmatriculare profesională a vehiculelor menționate la articolul 8 alineatul (1).

Articolul 11
Exercitarea competențelor delegate

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
2. Delegarea competenței prevăzute la articolul 10 este conferită Comisiei pentru o perioadă nedeterminată, începând cu data intrării în vigoare a prezentului regulament.
3. Parlamentul European sau Consiliul pot revoca în orice moment delegarea competenței menționată la articolul 10. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței menționate în respectiva decizie. Revocarea intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate 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 10 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 12
Procedura comitetelor

1. Comisia este asistată de un comitet. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
3. În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, procedura respectivă se încheie fără rezultat dacă, înainte de expirarea termenului de trimitere a avizului, acest lucru este hotărât de președintele comitetului sau solicitat de o majoritate simplă a membrilor comitetului.

Articolul 13
Evaluare

Comisia trimite Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a prezentului regulament până la [patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Comisia înaintează, dacă este necesar, propuneri corespunzătoare în vederea modificării prezentului regulament și alinierii la alte acte ale Uniunii, în special ținând seama de posibilitățile de continuare a simplificării administrative pentru cetățeni și întreprinderi.

Articolul 14
Intrare în vigoare și aplicabilitate

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

Se aplică de la xxxx [*a se completa data: un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament*].

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptată la Bruxelles, 4.4.2012.

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I

Set de date pentru căutarea automată a datelor privind înmatricularea vehiculelor menționate la articolul 7 alineatul (1)

Rubrică	Codurile armonizate din Directiva 1999/37/CE
1. Țara de înmatriculare	--
2. Număr de înmatriculare	(A)
3. Data primei înmatriculări a vehiculului	(B)
4. Numărul (numerele) de identificare a certificatului de înmatriculare	--
5. Denumirea autorității emitente a certificatului de înmatriculare	--
6. Vehicul: marcă	(D.1)
7. Vehicul: tip - Variantă (dacă este disponibilă) - Versiune (dacă este disponibilă)	(D.2)
8. Vehicul: descrierea comercială (descrieri comerciale)	(D.3)
9. Numărul de identificare al vehiculului (NIV)	(E)
10. Masa: masa încărcată maxim admisă din punct de vedere tehnic, cu excepția motocicletelor	(F.1)
11. Masa: masa încărcată maxim admisă a vehiculului în exploatare în statul membru în care s-a făcut înmatricularea	(F.2)
12. Masa vehiculului în exploatare cu caroserie și cu dispozitiv de cuplare în cazul unui vehicul de tractare în exploatare din orice altă categorie în afară de M1	(G)
13. Perioada de valabilitate, dacă nu este nelimitată	(H)
14. Data înmatriculării la care se referă acest certificat	(I)
15. Numărul omologării de tip (dacă este disponibil)	(K)
16. Numărul de osii	(L)
17. Distanța între osii (în mm)	(M)

Rubrică	Codurile armonizate din Directiva 1999/37/CE
18. Pentru vehiculele cu o masă totală admisibilă mai mare de 3 500 kg, distribuția masei încărcate maxim admisibile din punct de vedere tehnic pe osii: osia 1 (în kg)	(N.1)
19. Pentru vehiculele cu o masă totală admisibilă mai mare de 3 500 kg, distribuția masei încărcate maxim admisibile din punct de vedere tehnic pe osii: osia 2 (în kg), acolo unde este cazul	(N.2)
20. Pentru vehiculele cu o masă totală admisibilă mai mare de 3 500 kg, distribuția masei încărcate maxim admisibile din punct de vedere tehnic pe osii: osia 3 (în kg), acolo unde este cazul	(N.3)
21. Pentru vehiculele cu o masă totală admisibilă mai mare de 3 500 kg, distribuția masei încărcate maxim admisibile din punct de vedere tehnic pe osii: osia 4 (în kg), acolo unde este cazul	(N.4)
22. Pentru vehiculele cu o masă totală admisibilă mai mare de 3 500 kg, distribuția masei încărcate maxim admisibile din punct de vedere tehnic pe osii: osia 5 (în kg), acolo unde este cazul	(N.5)
23. Masa de remorcare maxim admisă din punct de vedere tehnic a remorcii: cu frână (în kg)	(O.1)
24. Masa de remorcare maxim admisă din punct de vedere tehnic a remorcii: fără frână (în kg)	(O.2)
25. Motor: capacitatea (în cm ³)	(P.1)
26. Motor: puterea netă maximă (în kW) (dacă este disponibilă)	(P.2)
27. Motor: tipul de combustibil sau sursă de putere	(P.3)
28. Motor: viteză nominală (în min - 1)	(P.4)
29. Numărul de identificare al motorului	(P.5)
30. Raportul putere/greutate (în kW/kg) (numai pentru motociclete)	(Q)
31. Culoarea vehiculului	(R)
32. Număr de locuri: numărul de locuri, inclusiv locul șoferului	(S.1)
33. Număr de locuri: număr de locuri în picioare (acolo unde este cazul)	(S.2)
34. Viteza maximă (în km/oră)	(T)

Rubrică	Codurile armonizate din Directiva 1999/37/CE
35. Nivelul de zgomot: staționar[în dB(A)]	(U.1)
36. Nivelul de zgomot: viteza motorului (în min-1)	(U.2)
37. Nivelul de zgomot: în mers [în dB(A)]	(U.3)
38. Gaze de eșapament: CO (în g/km sau g/kWh)	(V.1)
39. Gaze de eșapament: HC (în g/km sau g/kWh)	(V.2)
40. Gaze de eșapament: NOx (în g/km sau g/kWh)	(V.3)
41. Gaze de eșapament: HC+NOx (în g/km)	(V.4)
42. Gaze de eșapament: particule pentru motoare diesel (în g/km sau g/kWh)	(V.5)
43. Gaze de eșapament: coeficientul de absorbție corectat pentru motoare diesel (în min-1)	(V.6)
44. Gaze de eșapament: CO2 (în g/km)	(V.7)
45. Gaze de eșapament: consumul de combustibil combinat (în l/100 km)	(V.8)
46. Gaze de eșapament: indicații privind categoria de mediu a omologării CE de tip; trimitere la versiunea aplicabilă în conformitate cu Directiva 70/220/CEE sau Directiva 88/77/CEE	(V.9)
47. Capacitatea rezervorului (rezervoarelor) de combustibil (în litri)	(W)
48. Data ultimei inspecții tehnice auto	--
49. Data următoarei inspecții tehnice auto	--
50. Kilometraj (dacă este disponibil)	--
51. Vehicul distrus (da/nu)	--
52. Data eliberării certificatului de distrugere ²⁴	--
53. Instituția sau societatea care eliberează certificatul de distrugere	--

²⁴

După cum se menționează în 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), astfel cum a fost modificată.

Rubrică	Codurile armonizate din Directiva 1999/37/CE
54. Motivul distrugerii	--
55. Vehicul furat (da/nu)	--
56. Certificat(e) și/sau plăcuțe de înmatriculare furate (da/nu)	--
57. Înmatriculare inactivă	--
58. Înmatriculare suspendată	--
59. Schimbarea numărului de înmatriculare	--
60. Inspecție tehnică necesară după un accident care a produs avarii grave	--
61. Teste suplimentare solicitate după schimbarea sau modificarea oricăror dintre elementele de la rubricile 9 - 47	

ANEXA II

Utilizarea aplicației software menționate la articolul 7

1. Schimbul de informații are loc prin intermediul unor mijloace electronice interoperabile, fără ca să se schimbe informații prin intermediul altor baze de date. Schimbul de informații trebuie să fie realizat într-un mod economic și sigur și să asigure securitatea și protecția datelor transmise, în măsura posibilului utilizând aplicațiile software existente.
2. În sensul prezentului regulament, aplicația software permite un schimb de date online în timp real și/sau un schimb de loturi de date. Schimbul de loturi de date permite schimbul de cereri sau de răspunsuri multiple într-un singur mesaj.
3. Fiecare stat membru suportă costurile proprii care decurg din administrarea, utilizarea și întreținerea aplicației software menționate la punctul 1.
4. Folosind procedurile automate menționate la punctele 1 și 2, autoritățile de înmatriculare extrag informațiile privind datele menționate în anexa I din registrele auto electronice ale unuia sau mai multor state membre.
5. Aplicația software gestionează comunicările securizate cu celelalte state membre și comunică cu sistemele back-end moștenite ale statelor membre folosind XML. Statele membre fac schimb de mesaje prin transmiterea acestora în mod direct destinatarului.
7. Mesajele XML trimise prin rețea sunt criptate.

FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ PENTRU PROPUNERI

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 1.1. Denumirea propunerii/inițiativei
- 1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizate în structura ABM/ABB
- 1.3. Tipul propunerii/inițiativei
- 1.4. Obiectiv(e)
- 1.5. Motivele propunerii/inițiativei
- 1.6. Durata și impactul financiar
- 1.7. Metoda (metodele) de gestionare preconizată (preconizate)

2. MĂSURI DE GESTIONARE

- 2.1. Norme de monitorizare și raportare
- 2.2. Sistemul de gestionare și control
- 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetare de cheltuieli afectate
- 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor
 - 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor
 - 3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale
 - 3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ
 - 3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual
 - 3.2.5. Participarea terților la finanțare
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ PENTRU PROPUNERI

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de simplificare a transferului de autovehicule înmatriculate în alt stat membru, în interiorul pieței unice

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizate în structura ABM/ABB²⁵

Titlul 2 – Întreprinderi – Capitolul 02 03: Piața internă a mărfurilor și politicile sectoriale

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

Propunerea/inițiativa se referă la o **acțiune nouă**

1.4. Obiective

1.4.1. *Obiectivul (obiectivele) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă*

1a. Competitivitate pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă

1.4.2. *Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză*

Obiectivul specific nr. 1: Revizuirea continuă a acquis-ului existent privind piața internă și propunerea de noi acțiuni legislative sau nelegislative ori de câte ori este necesar.

1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

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

Obiectivul preconizat al acestei inițiative este de a îmbunătăți funcționarea pieței unice prin eliminarea obstacolelor administrative legate de procedura de reînmatriculare a autovehiculelor, care împiedică, în prezent, libera circulație a autovehiculelor. Prezenta propunere are rolul de a armoniza, raționaliza și simplifica procedurile de reînmatriculare a autovehiculelor înmatriculate în alt stat membru, în folosul cetățenilor, angajatorilor, angajaților, firmelor de închirieri auto, societăților de leasing și autorităților de înmatriculare. Această propunere ar trebui, de asemenea, să reducă povara administrativă pentru toate părțile implicate, fără a constitui un obstacol pentru siguranța rutieră sau acțiunile de prevenire a infracțiunilor și fraudelor.

Prezenta propunere va afecta cetățenii care se mută dintr-o țară în alta, persoanele care au o casă de vacanță în alt stat membru și persoanele care locuiesc într-un stat membru și care utilizează un autovehicul înmatriculat de angajator într-un alt stat membru. Cetățenii reprezintă, de asemenea, principala categorie de clienți pentru piața de autovehicule

²⁵

ABM: (Activity Based Management): gestionarea pe activități – ABB (Activity-Based Budgeting): stabilirea bugetului pe activități.

second-hand în interiorul UE. De asemenea, prezenta propunere afectează în mod direct și comercianții de mașini second-hand, societățile de leasing și firmele de închirieri auto. În fine, prezenta propunere va avea un impact asupra autorităților de înmatriculare a vehiculelor. Impacturile specifice sunt indicate mai detaliat în evaluarea impactului care însoțește prezenta comunicare.

1.4.4. *Indicatori de rezultat și de impact*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.

- Numărul de plângeri;
- Numărul de cazuri SOLVIT;
- Numărul de acțiuni în justiție;
- Numărul de cereri adresate centrelor europene pentru consumatori;
- Numărul de reînmatriculări și radieri;
- Consultarea publică, în special privind sarcinile administrative;
- Chestionar adresat în mod specific acestui sector;
- Chestionar adresat în mod specific autorităților naționale de înmatriculare;
- Statisticile EUCARIS.

1.5. **Motivele propunerii/inițiativei**

1.5.1. *Cerință (e) de îndeplinit pe termen scurt sau lung*

Obiectivul general al acestei inițiative este de a îmbunătăți funcționarea pieței unice prin eliminarea obstacolelor administrative legate de procedura de reînmatriculare a autovehiculelor, care împiedică, în prezent, libera circulație a autovehiculelor.

1.5.2. *Valoarea adăugată a implicării UE*

Aspectele transfrontaliere ale înmatriculării autovehiculelor continuă să pună probleme în cadrul pieței interne. De exemplu, începând cu anul 2000, Curtea de Justiție a emis 17 hotărâri și ordonanțe privind obstacolele în calea liberei circulații a bunurilor, serviciilor și persoanelor, cauzate de aspecte legate de înmatricularea autovehiculelor. Diferențele între normele administrative la nivel național în ceea ce privește reînmatricularea autovehiculelor înmatriculate în alt stat membru împiedică libera circulație a acestor vehicule în interiorul UE. Uniunea Europeană are dreptul, prin urmare, de a adopta măsuri în temeiul articolului 114 din TFUE, în scopul de a asigura buna funcționare a pieței unice privind autovehiculele second-hand achiziționate într-un alt stat membru, pentru cetățenii care transferă un autovehicul într-un alt stat membru de reședință, pentru cetățenii care folosesc un autovehicul înmatriculat în statul membru în care își desfășoară activitatea, precum și pentru firmele de închirieri auto (și, într-o măsură mai mică, pentru societățile de leasing) care, datorită cerințelor de înmatriculare care li se aplică lor sau clienților lor, întâmpină obstacole în utilizarea transfrontalieră a acestor vehicule. Cu toate acestea, în conformitate cu principiul subsidiarității, prezenta propunere nu afectează reînmatriculările în același stat membru sau transferul unui autovehicul în interiorul aceluiași stat membru.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențe anterioare similare*

Pe lângă faptul că a lansat proceduri privind încălcarea dreptului Uniunii, Comisia Europeană a publicat comunicări interpretative care rezumă legislația UE pe această temă. Cu toate acestea, legislația UE și jurisprudența Curții de Justiție pe această temă sunt în permanentă evoluție, astfel încât cea mai mare parte a comunicărilor interpretative privind

înmatricularea automobilelor sunt depășite destul de rapid, inclusiv cea publicată în 2007. Mai mult, comunicările interpretative nu au caracter obligatoriu și până în prezent nu au oferit orientări eficiente și nici nu au impus constrângeri asupra statelor membre. În plus, deși Comisia a publicat deja aceste diferite comunicări interpretative, nu se poate afirma că ele au redus în mod considerabil numărul problemelor. Autoritățile naționale de înmatriculare sunt la curent sau ar trebui să fie la curent cu privire la cea mai recentă comunicare interpretativă, dar, de obicei, în cazul unui conflict între normele naționale și comunicarea interpretativă, aplică legislația internă. Nu există indicii că cetățenii și întreprinderile ar fi la curent cu existența comunicării și pare nerealist să se considere că această comunicare, care prezintă principalele elemente ale legislației UE și jurisprudența Curții de Justiție, le-ar fi foarte utilă în cazul unui conflict.

1.5.4. Coerența și posibila sinergie cu alte instrumente relevante

Prezenta inițiativă este pe deplin coerentă cu alte instrumente relevante, în special cu Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule, cu Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz, cu Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, cu Decizia 2004/919/CE a Consiliului din 22 decembrie 2004 privind combaterea criminalității referitoare la vehicule și având implicații transfrontaliere, cu Decizia 2008/615/JAI a Consiliului din 23 iunie 2008 privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere și cu Decizia 2008/616/JAI a Consiliului din 23 iunie 2008 privind punerea în aplicare a Deciziei 2008/615/JAI privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere.

1.6. Durata și impactul financiar

Propunere/inițiativă pe **durată nedeterminată**

1.7. Modul (modurile) de gestionare preconizat(e)

Gestionare centralizată directă de către Comisie

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Norme de monitorizare și raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente acestor dispoziții.

Articolul 13 din prezenta propunere prevede modul de evaluare a acestui regulament: în termen de patru ani de la intrarea în vigoare a regulamentului, Comisia va trebui să trimită un raport Parlamentului European și Consiliului. Evaluarea ar trebui să identifice eventualele probleme și deficiențe ale regulamentului și ar putea constitui punctul de plecare pentru alte acțiuni, inclusiv o posibilă propunere de modificare a regulamentului, pentru a realiza o simplificare administrativă suplimentară pentru cetățeni și întreprinderi și o mai bună integrare a pieței unice pentru autovehiculele second-hand.

2.2. Sistemul de gestionare și control

2.2.1. Riscul (riscurile) identificat(e)

Nu au putut fi identificate riscuri financiare.

2.2.2. Metoda (metodele) de control preconizată (preconizate)

Metodele de control preconizate sunt prevăzute în regulamentul financiar și în Regulamentul (CE, Euratom) nr. 2342/2002.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se specifica măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.

Comisia trebuie să se asigure că interesele financiare ale Uniunii sunt protejate, prin aplicarea de măsuri preventive împotriva fraudelor, corupției și a altor activități ilegale, prin controale eficiente și recuperarea plăților nejustificate și, dacă se constată nereguli, prin aplicarea de sancțiuni eficiente, proporționale și cu efect disuasiv, în conformitate cu Regulamentele (CE, Euratom) nr. 2988/95, (Euratom, CE) nr. 2185/96 și (CE) nr. 1073/1999.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

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

- Linii bugetare de cheltuieli existente

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

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielilor	Contribuție			
	Număr [Descriere.....]	Dif./ Nedif. (26)	țări AELS ²⁷	țări candidate ²⁸	țări terțe	în sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul financiar
1a. Competitivitate pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă	[XX.YY.YY.YY]	Dif/Nedif.	DA	NU	NU	NU

²⁶ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

²⁷ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

²⁸ Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual:		Număr	1a. Competitivitate pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă					
DG: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
• Credite operaționale			0	0	0	0	0	0
TOTAL credite pentru DG ENTR	Angajamente	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Plăți	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
Rubrica din cadrul financiar multianual:		5	„Cheltuieli administrative”					
DG ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
• Resurse umane			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Alte cheltuieli administrative			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
TOTAL DG ENTR	Credite		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTAL credite în cadrul RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual	(Total = Total plăți) angajamente		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1 - 5 din cadrul financiar multianual	Angajamente		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
	Plăți		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.3.1. Sinteză

Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite administrative, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu 3 zecimale)

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual						
Resurse umane	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Alte cheltuieli administrative	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

În afara RUBRICII 5²⁹ din cadrul financiar multianual						
Resurse umane	0	0	0	0	0	0
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	0	0	0	0	0	0
Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual	0	0	0	0	0	0

TOTAL	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹ Asistența tehnică și/sau administrativă și cheltuielile de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă, cercetare directă.

3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat

Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimarea trebuie exprimată în valoare întreagă (sau cel mult cu o zecimală)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Posturi din schema de personal (posturi de funcționari și de agenți temporari)					
02 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	ENI = 1,5	ENI = 1,5	ENI = 1,5	ENI = 1,5	ENI = 1,5
XX 01 01 02 (în delegații)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (cercetare directă)	0	0	0	0	0
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)³⁰					
XX 01 02 01 (AC, INT, END din „pachetul global”)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL și END în delegații)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, INT, END - Cercetare indirectă)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, INT, END – Cercetare directă)	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)	0	0	0	0	0
TOTAL	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	ENI = 1,5	ENI = 1,5	ENI = 1,5	ENI = 1,5	ENI = 1,5

Necesarul de resurse umane va fi acoperit de efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja gestionării acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	Gestionarea punerii în aplicare a regulamentului, printre altele prin pregătirea unor acte de punere în aplicare și, probabil, a unor acte delegate și lansarea evaluării
---------------------------------	---

³⁰ AC = agent contractual; INT = personal interimar („Intérimaire”); JED = „Jeune Expert en Délégation” (expert tânăr în delegații); AL = agent local; END = expert național detașat.

³¹ Sub plafonul pentru personal extern din credite operaționale (fostele linii „BA”).

3.2.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*

Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual actual.

3.2.5. *Participarea terților la finanțare*

Propunerea nu prevede cofinanțare din partea terților.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

Propunerea nu are implicații financiare asupra veniturilor.