

## Schimbul transfrontalier de informații între statele membre ale Uniunii Europene în scopul prevenirii și combaterii încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

### Unele opinii critice

**dr. Ion RUSU**

Universitatea „Danubius”, Galați, România

Avocat, Baroul Vrancea

[av.ionrusu@yahoo.com](mailto:av.ionrusu@yahoo.com)

**Rezumat:** În cadrul lucrării am procedat la examinarea instrumentului juridic european, prin care se instituie o procedură specială de schimb transfrontalier de informații, între statele membre ale Uniunii Europene, în legătură cu încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Elementele de noutate pe care le aduce lucrarea constau în examinarea realizată, precum și în opiniile critice formulate, opinii care pot contribui la perfecționarea sistemului legislativ european în acest domeniu. Lucrarea continuă alte studii publicate, prin care s-a urmărit examinarea unor forme de asistență judiciară în materie penală între statele membre, scopul fiind acela de prevenire și combatere a unor încălcări ale reglementărilor legale în vigoare. De asemenea, precizăm că lucrarea poate fi utilă mediului universitar, precum și practicienilor în acest domeniu.

**Cuvinte cheie:** scrisoare de informare; procedura pentru schimbul de informații; protecția datelor; neoprirea a semnalul agentului de poliție rutieră.

### Introducere

Un obiectiv central, asumat de Uniunea Europeană, în ceea ce privește domeniul transporturilor, este acela de a îmbunătăți siguranța rutieră, care să conducă la reducerea deceselor, a vătămărilor corporale și a daunelor materiale. Un element important al acestei politici îl constituie aplicarea consecventă a sancțiunilor, pentru încălcarea normelor de circulație comise pe teritoriul Uniunii Europene ce pun în mod semnificativ în pericol siguranța rutieră.

Pe fondul lipsei unor proceduri adecvate, și fără a aduce atingere Deciziei 2008/615/JAI a Consiliului [1], și în temeiul Deciziei 2008/616/JAI a Consiliului [2], sancțiunile de natură financiară pentru anumite încălcări ale normelor de circulație, foarte des, nu sunt executate, în situațiile în care abaterile au fost comise de către un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât pe cel în care s-a comis încălcarea.

Pe acest fond, a fost adoptată Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015, de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră [3].

În comunicarea efectuată la 20 iulie 2010, denumită „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”, Comisia a subliniat că aplicarea normelor de trafic rutier reprezintă în continuare un factor cheie, în ceea ce privește crearea condițiilor necesare pentru reduceri semnificative a numărului deceselor și vătămărilor corporale. În concluziile din 2 decembrie 2010

privind siguranța rutieră, Consiliul a solicitat să se țină seama de faptul că, este necesar să se consolideze și mai mult aplicarea normelor de circulație rutieră la nivelul statelor membre.

În acest context, Consiliul a invitat Comisia să examineze posibilitatea de armonizare a normelor de circulație rutieră la nivelul Uniunii. Ulterior, a fost adoptată, în temeiul art. 87 alin. (2) din TFUE, Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului [4]. Prin Hotărârea Curții de Justiție din 6 mai 2014, în cauza C-43/12, acest act normativ a fost anulat, pe motiv că nu ar fi putut fi adoptată în mod valabil în temeiul art. 87 alin. (2) din TFUE, cu menținerea efectelor acesteia până la intrarea în vigoare, într-un termen rezonabil, care nu poate depăși douăsprezece luni de la data pronunțării hotărârii, a unei noi directive, bazate pe dispozițiile art. 91 alin. (10 lit. c) din TFUE.

Schimbul transfrontalier de informații între statele membre, va trebui să conducă la posibilitatea contactării proprietarului, a deținătorului de vehicul implicat sau a persoanei identificată în alt mod, suspectată de comiterea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, pentru a transmite informații persoanei respective cu privire la procedurile aplicabile și la consecințele juridice ale încălcării în temeiul dreptului statului membru.

În acest sens, statele membre ar trebui să aibă în vedere, transmiterea informațiilor referitoare la încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, în limba documentelor de înmatriculare sau în limba pe care, în modul cel mai probabil, persoana vizată o înțelege.

De asemenea, este necesar să se furnizeze traduceri echivalente, în ceea ce privește scrisoarea de informare trimisă de statul membru în care s-a comis încălcarea, potrivit dispozițiilor Directivei 2010/64/UE a Parlamentului European și a Consiliului [5].

Prelucrarea datelor cu caracter personal este necesară și adecvată, pentru atingerea obiectivelor legitime urmărite de instrumentul juridic european, respectiv, de a asigura un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune.

Datele referitoare la identificarea unui contravenient reprezintă date cu caracter personal, fiind aplicabile dispozițiile Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului [6].

Deoarece obiectivul instrumentului juridic european examinat, și anume, asigurarea unui nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune, prin facilitarea schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, atunci când aceste încălcări sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât în cel în care s-a comis încălcarea, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de statele membre, ci, având în vedere amploarea și efectele acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, deoarece aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut în art. 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană [Directiva (UE) 2015/413, preambul, alin. (1) – (4), (15), (21), (22) și (28)].

## **1. Obiectiv, domeniul de aplicare, definiții**

Prin adoptarea actului normativ examinat, legiuitorul european a urmărit să asigure un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune, facilitând schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și facilitând, prin acesta, executarea sancțiunilor, atunci când încălcările respective sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât statul membru în care s-a comis încălcarea (art. 1 din actul normativ european examinat).

Potrivit dispozițiilor art. 2 din instrumentul juridic european, schimbul de informații între statele membre se realizează pentru încălcarea următoarelor norme care afectează siguranța rutieră:

- a) excesul de viteză;

b) nefolosirea centurii de siguranță;  
c) nerespectarea culorii roșii a semaforului;  
d) conducerea sub influența alcoolului;  
e) conducerea sub influența drogurilor;  
f) nefolosirea căștii de protecție;  
g) utilizarea unei benzi interzise;  
h) folosirea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare, în timpul conducerii vehiculelor [7].

Pentru a se evita alte interpretări, altele decât cele acceptate, legiuitorul european a definit o serie de termeni și expresii, după cum urmează:

a) *vehicul*, înseamnă orice vehicul acționat de motor, inclusiv motociclete, care este utilizat în mod normal pentru transportul rutier de persoane sau bunuri;

b) *statul membru în care s-a săvârșit încălcarea*, înseamnă statul membru în care a avut loc săvârșirea încălcării;

c) *statul membru de înmatriculare*, înseamnă statul membru în care este înmatriculat vehiculul cu care s-a săvârșit încălcarea;

d) *exces de viteză*, înseamnă depășirea limitelor de viteză în vigoare, în statul în care s-a săvârșit încălcarea, pentru sectorul de drum respectiv sau pentru tipul de vehicul în cauză;

e) *nefolosirea centurii de siguranță*, înseamnă nerespectarea obligației de a purta centura de siguranță sau de a folosi dispozitive de siguranță pentru copii, în conformitate cu Directiva 91/671/CEE a Consiliului [8] și cu dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

f) *nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului*, înseamnă conducerea fără oprire la culoarea roșie a semaforului sau la orice alt semnal de oprire echivalent, astfel cum este definit în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

g) *conducerea sub influența alcoolului*, înseamnă conducerea sub influența alcoolului, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

h) *conducerea sub influența drogurilor*, înseamnă conducerea sub influența drogurilor sau a altor substanțe cu efecte similare, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

i) *nefolosirea căștii de protecție*, înseamnă nerespectarea obligației de a purta o cască de protecție, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

j) *utilizarea unei benzi interzise*, înseamnă utilizarea ilegală a unui sector de drum (precum o bandă de urgență, o bandă rezervată transportului public sau o bandă închisă temporar din motive de congestiare sau ca urmare a desfășurării unor lucrări), astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

k) *folosirea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii*, înseamnă utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii unui vehicul, astfel cum este definită în dreptul statului membru în care s-a săvârșit încălcarea;

l) *punct național de contact*, înseamnă o autoritate competentă desemnată pentru schimbul de date privind înmatricularea vehiculului;

m) *căutare automatizată*, înseamnă o procedură de acces online pentru consultarea bazei de date a unuia/uneia, a mai multor sau tuturor statelor membre sau țărilor participante;

n) *deținătorul vehiculului*, înseamnă persoana pe numele căreia este înmatriculat vehiculul, astfel cum este definită în dreptul statului membru de înmatriculare (art. 3 din actul normativ european supus examinării);

Examinarea definițiilor unor termeni sau sintagme specifice siguranței circulației și transporturilor rutiere, conduce la concluzia că legiuitorul european a dorit realizarea unei interpretări legale unanime a acestora la nivelul tuturor statelor membre, cu precizarea că, de fiecare dată se pornește de la modul de definire din dreptul statului pe teritoriul căruia s-a produs încălcarea normelor de siguranță rutieră.

Pe de altă parte, se poate aprecia că legiuitorul european a dorit să evite alte interpretări unilaterale, care ar putea fi date acestor termeni sau sintagme de către statele membre, interpretare care să conducă la apariția unor disfuncționalități în aplicarea unitară a acestor norme pe teritoriul Uniunii Europene.

## **2. Procedura aplicabilă între statele membre**

În scopul cercetării încălcării normelor de circulație care aduc atingere siguranței rutiere și implicit a aplicării legii, statele membre vor permite accesul punctelor naționale de contact ale altor state membre, la următoarele date care privesc înmatricularea vehiculului, autorizându-le să efectueze căutări automatizate cu privire la:

- date privind vehiculele; și
- date privind proprietarii sau deținătorii vehiculelor;

Aceste accesări se vor realiza cu respectarea datelor menționate expres în Anexa I din actul normativ european.

Orice căutări, sub formă de cerere scrisă, se efectuează de către punctul național de contact al statului membru în care s-a comis încălcarea, prin utilizarea unui număr de înmatriculare complet.

Căutările se efectuează potrivit procedurilor descrise în capitolul 3 din anexa la Decizia 2008/616/JAI [9], cu excepția punctului 1 din capitolul 3 al anexei la actul normativ menționat, în cazul în care se aplică anexa I din actul normativ examinat (la care am făcut anterior referire).

În toate împrejurările, statul membru în care s-a comis încălcarea va utiliza datele obținute în vederea stabilirii persoanei răspunzătoare pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (norme prevăzute în art. 2 din actul normativ examinat).

Statele membre vor garanta securitatea și protecția datelor transmise, prin utilizarea, într-o măsură cât mai mare, a aplicațiilor informatice existente, precum și cea menționată la art. 15 din Decizia 2008/616/JAI, precum și a versiunilor modificate ale aplicațiilor informatice respective, în concordanță cu anexa I la actul normativ examinat și cu punctele 2 și 3 din capitolul 3 al anexei la Decizia 2008/616/JAI.

În ceea ce privește cheltuielile care decurg din administrarea, utilizarea și întreținerea aplicațiilor informatice, acestea vor fi suportate de către fiecare stat membru [7].

## **3. Scrisoarea de informare privind încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră**

În toate împrejurările, decizia de inițiere a procedurilor ulterioare referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră menționate mai sus, aparține statului membru pe teritoriul căruia s-a produs încălcarea.

În ipoteza în care, acest stat decide să inițieze aceste proceduri, acest stat va informa, în conformitate cu dreptul său intern, proprietarul, deținătorul vehiculului sau persoana identificată în alt mod, suspectată că a comis încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

În consonanță cu dispozițiile normelor de drept intern, informarea va prezenta consecințele juridice ale încălcării normelor respective pe teritoriul statului membru în care s-a comis încălcarea, în temeiul dreptului statului membru respectiv.

Când transmite scrisoarea de informare proprietarului, deținătorului vehiculului sau persoanei identificate în alt mod, suspectate că a comis încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, statul membru în care s-a comis încălcarea include, potrivit dispozițiilor dreptului său intern, orice informații relevante, în special natura respectivei încălcări, locul, data și ora la care a fost săvârșită, o trimitere la dispozițiile aplicabile (inclusiv titlul acestora din dreptul intern care au fost respectate și sancțiunea aferentă, precum și, după caz, date privind dispozitivul utilizat pentru constatarea încălcării). În acest scop, statul membru în care s-a comis încălcarea poate utiliza modelul prevăzut în anexa II din actul normativ european.

În vederea garantării drepturilor fundamentale, statul membru pe teritoriul căruia a fost comisă încălcarea va trimite scrisoarea de informare în limba documentului de înmatriculare a vehiculului, dacă aceasta este disponibil, sau într-una din limbile oficiale ale statului membru de înmatriculare.

#### **4. Rapoartele statelor membre către Comisie. Protecția datelor și informațiile destinate utilizatorilor drumurilor din Uniunea Europeană**

Până la 6 mai 2016 și, ulterior, la fiecare doi ani, fiecare stat membru va transmite Comisiei un raport care va cuprinde, numărul de cereri de căutare automatizată efectuate de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea și adresate punctului național de contact al statului membru de înmatriculare în urma încălcărilor săvârșite pe teritoriul celui dintâi, precum și natura încălcărilor pentru care au fost depuse cereri și numărul cererilor respinse.

De asemenea, acest raport va cuprinde și o descriere a situației la nivel național, în legătură cu măsurile ulterioare luate cu privire la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, pe baza proporției încălcărilor care au făcut obiectul unor scrisori de informare.

În aplicarea dispozițiilor cuprinse în instrumentul juridic european examinat, se vor respecta dispozițiile Directivei 95/46/CE privind protecția datelor cu caracter personal.

Toate datele cu caracter personal prelucrate, vor fi utilizate numai pentru atingerea obiectivului menționat mai sus, iar persoanele vizate au aceleași drepturi la informare, la acces, la rectificare, la ștergere, la blocare, la despăgubiri și la căile judiciare de atac, ca și persoanele care fac trimitere și solicită aplicarea și respectarea normelor de drept intern.

Persoanele vizate au dreptul să obțină informații, cu privire la ce date cu caracter personal, înregistrate în statul membru de înmatriculare, au fost transmise statului membru în care s-a comis încălcarea, inclusiv data solicitării și autoritatea competentă din statul membru în care s-a comis încălcarea (art. 6, 7 și 8 din actul normativ european).

În aplicarea dispozițiilor actului normativ european, Comisia va publica pe pagina sa de internet, în toate limbile oficiale ale instituțiilor Uniunii Europene, o sinteză a normelor în vigoare în statele membre, referitoare la domeniul reglementat în actul normativ european examinat, în baza informațiilor furnizate de fiecare stat membru.

Totodată, statele membre vor furniza, utilizatorilor drumurilor, informațiile necesare privind normele aplicabile pe teritoriul lor și măsurile de punere în aplicare a dispozițiilor actului normativ examinat, în colaborare cu (printre alte organizații), organismele responsabile de siguranța rutieră, organizațiile neguvernamentale care își desfășoară activitatea în domeniul siguranței rutiere și cluburile automobiliste (art. 6, 7 și 8 din actul normativ european).

## **5. Unele opinii critice**

Pe lângă unele dispoziții care pot contribui la creșterea siguranței în traficul rutier pe teritoriul Uniunii Europene, examinarea instrumentului juridic european ne permite și formularea unor opinii critice.

O primă observație, vizează excluderea dintre încălcările care afectează siguranța rutieră, a faptei conducătorului unui vehicul care nu oprește la semnalul agentului autorizat al statului membru în cauză.

A doua observație, se referă la nementionarea cazierului auto ca reprezentând un cumul de date extrem de important, ce poate fi transmis statului membru pe teritoriul căruia s-a comis încălcarea normei rutiere.

Ultima opinie critică, se referă la neprevăderea unor norme juridice, în baza cărora persoana sancționată, potrivit dispozițiilor instrumentului juridic european, să se poată adresa unei instanțe de judecată competente, în cazul în care este nemulțumită de sancțiunea aplicată.

De asemenea, apreciem că ar trebui să fie menționată și posibilitatea folosirii unei căi de atac, pe teritoriul statului în care s-a produs încălcarea normei prin care este afectată siguranța circulației rutiere.

## **Concluzii**

Creșterea, de la o perioadă la alta, a încălcărilor actelor normative care reglementează siguranța circulației pe drumurile publice pe teritoriile statelor membre ale Uniunii Europene, încălcări comise de cetățenii altor state membre și, mai ales, necesitatea de a se asigura sancționarea unor astfel de încălcări, a determinat legiuitorul european să adopte acest act normativ.

Așa cum rezultă din examinarea instrumentului juridic european, acesta asigură transmiterea informațiilor necesare pentru asigurarea sancționării persoanelor care, în calitate de conducători ai unor vehicule, încalcă normele de siguranță a circulației pe drumurile publice în timp ce conduc vehicule pe teritoriul unui alt stat membru.

Într-o concluzie generală, se poate aprecia că, adoptarea acestui instrument juridic a fost necesară, prin aplicarea dispozițiilor acestuia, de către toate statele membre, având menirea de a se realiza o protecție mai accentuată a participanților la traficul rutier pe teritoriul Uniunii Europene.

## **Referințe**

[1] Decizia 2008/615/JAI a Consiliului din 23 iunie 2008 privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere, publicată în JO L 210 din 06.08.2008;

[2] 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, publicată în JO L 210 din 06.08.2008;

[3] Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, publicată în JOUE L 68 din 13.03.2015;

[4] Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2011 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, publicată în JO L 288 din 05.11.2011;

[5] Directiva 2010/64/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind dreptul la interpretare și traducere în cadrul procedurilor penale, publicată în JO L 76 din 22.03.2005;

[6] 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 date, publicată în JO L 281 din 23.11.1995;

[7] M.-I. Balan-Rusu, *Exchange of Information on Traffic Violations Affecting the Road Safety in the European Union*, The 7<sup>th</sup> Edition on The International Conference, European Integration Realities and Perspectives, Danubius University, Galați, 2012, pp. 17-21;

[8] Directiva 91/671/CEE a Consiliului din 16 februarie 1991 privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule, publicată în JO L din 31.12.1991;

[9] Decizia 2008/616/JAI a Consiliului privind punerea în aplicare a Deciziei 2008/615/JAI privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere, publicată în JO L 210 din 06.08.2008.