

Bruselas, 1 de marzo de 2023
(OR. en)

Expediente interinstitucional:
2023/0052(COD)

7018/23
ADD 1

TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	SWD(2023) 127 final
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2023) 127 final.

Adj.: SWD(2023) 127 final

Bruselas, 1.3.2023
SWD(2023) 127 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo

que modifica la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

Ficha resumen
Evaluación de impacto de una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema en la UE?
La evaluación de impacto llegó a la conclusión de que la Directiva (UE) 2015/413 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial («la Directiva CBE») tuvo un impacto positivo en la eliminación del anonimato de infractores que cometieron una infracción de tráfico en materia de seguridad vial en el extranjero, aumentando de forma impresionante el número de casos transfronterizos investigados. Sin embargo, la Directiva también ha demostrado limitaciones, pues su efecto disuasorio no fue suficiente para eliminar la impunidad de los infractores debido a su alcance limitado, a la falta de investigación transfronteriza de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, a que la ejecución transfronteriza de sanciones para estas infracciones dio lugar a un bajo porcentaje de pago de sanciones pecuniarias por infractores no residentes (cada año hay más de 6 millones de sanciones en casos transfronterizos que no se ejecutan) y a una protección inadecuada de los derechos fundamentales de los no residentes.
¿Qué se pretende conseguir?
El objetivo general de la iniciativa es mejorar la seguridad vial. Esto debería lograrse mediante un cambio en el comportamiento de los conductores no residentes, provocado mediante la reducción de la impunidad de que disfrutaban actualmente dichos conductores. La impunidad disminuiría mejorando la investigación transfronteriza de las infracciones en materia de seguridad vial (es decir, aumentando la probabilidad de que se identifique a los infractores no residentes y se ejecute la sanción pecuniaria). Al mismo tiempo, los no residentes recibirían cartas de información o notificaciones de sanción en una lengua que comprendan, en un plazo razonable y en un formato cuya autenticidad pueda verificarse fácilmente.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (respecto a la subsidiariedad)?
A falta de una actuación de la UE, la aplicación transfronteriza de las normas de tráfico en materia de seguridad vial tendría que basarse en los acuerdos bilaterales y multilaterales vigentes. Este mosaico de acuerdos entre Estados miembros no puede garantizar la igualdad de trato de los ciudadanos de la UE y, dadas las lagunas en la cobertura, sería menos eficaz a la hora de eliminar la impunidad de los infractores no residentes. Por lo tanto, la actuación a nivel de la UE sería más eficaz que las actuaciones no coordinadas a nivel de los Estados miembros.
B. Soluciones
¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso negativo, ¿por qué?
Las medidas seleccionadas se han agrupado en tres opciones estratégicas, OP1, OP2 y OP3, dos de las cuales (OP2 y OP3) tienen variantes (OP2A y OP3A, respectivamente). La OP1 es la base de todas las demás opciones estratégicas; incluye once de las dieciséis medidas que abarcan la mayoría de las cuestiones técnicas y la protección de los derechos fundamentales. La OP2 abarca todas las medidas de la OP1 y, además, el establecimiento de procedimientos de seguimiento específicos para la investigación transfronteriza de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial que permitan el intercambio de más información entre las autoridades nacionales, no solo de los datos de matriculación de vehículos. La OP2A, que es la opción preferida, se basa en la OP2 e incluye la obligación de que los titulares o

propietarios de vehículos cooperen con las autoridades de control en la identificación de la persona responsable de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. La OP3 se basa en la OP2A y, además, establece un mecanismo de seguimiento adaptado —<i>lex specialis</i>— para el reconocimiento mutuo de las sanciones pecuniarias impuestas por infracciones de tráfico en materia de seguridad vial cubiertas por la Directiva CBE. Por último, la OP3A es una versión más avanzada de la OP3, ya que reduce los motivos de no reconocimiento y no ejecución de las sanciones pecuniarias impuestas por otros Estados miembros.
¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?
Existe un apoyo generalizado entre las partes interesadas en lo que respecta a la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva CBE a otras infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. Las opiniones de las autoridades públicas difieren en cuanto a la forma de aumentar la eficacia de la Directiva. Todas están a favor de medidas destinadas a mejorar la investigación transfronteriza de las infracciones. Sin embargo, algunas son críticas con respecto a normas específicas (es decir, menos complicadas) para la ejecución transfronteriza de las sanciones pecuniarias, mientras que otras favorecerían tales normas específicas, en particular las relativas al reconocimiento mutuo de las sanciones pecuniarias por infracciones de tráfico en materia de seguridad vial cometidas en el extranjero. Las organizaciones de usuarios de las vías públicas consideran muy positivas todas las medidas que puedan ayudar a mejorar la protección de los derechos fundamentales de los no residentes.
C. Repercusiones de la opción preferida
¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?
La opción preferida se considera eficaz para alcanzar los objetivos previstos, ya que presenta grandes beneficios netos, es coherente a nivel interno, proporcionada en lo que respecta a las normas y procedimientos de los Estados miembros y, en general, es la mejor desde el punto de vista de la viabilidad política y jurídica. Durante el período de evaluación 2025-2050, se calcula que se salvarían 384 vidas y se evitarían 21 789 lesiones respecto al escenario de referencia, lo que, en términos monetarios asciende a unos 2 800 millones de euros, expresados como la reducción de los costes externos de los accidentes.
¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?
Los costes de ejecución adicionales para las autoridades de los Estados miembros se estiman en 136,8 millones de euros respecto al escenario de referencia, expresados como valor actual durante el período de evaluación 2025-2050. Esta cifra incluye unos costes puntuales de ajuste de 4,6 millones de euros para las administraciones de los Estados miembros (por ejemplo, para adaptar los sistemas informáticos).
¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?
Se espera que las repercusiones para las pymes sean positivas, pero indirectas y limitadas. La propuesta debería dar lugar a una reducción de los costes de las molestias para los usuarios de las vías públicas debido a una mejor protección de los derechos fundamentales. Además, se prevé una reducción de los costes administrativos para las empresas de arrendamiento financiero o alquiler de vehículos de aproximadamente 7 millones de euros respecto al escenario de referencia, expresados como valor actual durante el período de evaluación 2025-2050.
¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?
Se considera que la opción preferida genera costes adicionales de ejecución derivados de una investigación más eficaz de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. Estos costes se estiman en 132,2 millones de euros respecto al escenario de referencia, expresados como valor actual durante el período de evaluación 2025-2050.
¿Habrá otras repercusiones significativas?

No se prevén otras repercusiones significativas.
Proporcionalidad
La opción preferida no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos y abordar los problemas detectados.
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
Los Estados miembros enviarían a la Comisión su primer informe sobre la aplicación de la Directiva CBE en un plazo de cuatro años a partir de la fecha de entrada en vigor de la Directiva. La Comisión evaluaría la aplicación de la Directiva a más tardar dieciocho meses después de recibir los primeros informes de todos los Estados miembros.