



Bruselas, 27 de noviembre de 2023
(OR. en)

15670/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0052(COD)**

**TRANS 516
JAI 1522
ENFOPOL 497
CODEC 2199**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	15010/23
N.º doc. Ción.:	6792/23 + COR1 + ADD1 + ADD1 COR1
Asunto:	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 – Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 1 de marzo de 2023, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de referencia como parte del paquete de seguridad vial.
2. La Comisión presentó su propuesta para a) mejorar el cumplimiento por parte de los conductores no residentes de normas de tráfico adicionales en materia de seguridad vial; b) racionalizar los procedimientos de asistencia mutua entre los Estados miembros en el marco de la investigación transfronteriza de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, y c) reforzar la protección de los derechos fundamentales de los infractores no residentes. La propuesta modifica la Directiva por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial [Directiva (UE) 2015/413, «Directiva CBE»].

II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

3. El Parlamento Europeo designó comisión competente para esta propuesta a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) y nombró ponente a D. Kosma ZLOTOWSKI (CRE, PL).
4. El Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen sobre la propuesta durante su 578.º pleno, el 27 de abril de 2023. El Comité de las Regiones decidió no emitir dictamen.

III. TRABAJOS EN EL CONSEJO Y SUS ÓRGANOS PREPARATORIOS

5. El Grupo «Transportes Terrestres» inició sus trabajos el 2 de marzo de 2023 con una presentación general de la propuesta. El 8 de marzo de 2023, estudió la evaluación de impacto. Durante la Presidencia sueca, la propuesta se estudió exhaustivamente basándose en dos propuestas transaccionales. El resultado preliminar se presentó en el Consejo el 1 de junio de 2023 en el marco de un informe de situación (ST 8929/23). Durante la Presidencia española se han estudiado cinco propuestas transaccionales en el Grupo. El 22 de noviembre de 2023, el Comité de Representantes Permanentes refrendó el texto con vistas al Consejo.
6. Los Estados miembros apoyan los objetivos de la Directiva y las intenciones del procedimiento modificativo para que sea aplicable a más infracciones y para no quedarse en el mero intercambio de datos e incluir procedimientos de asistencia mutua. Un mayor nivel de cumplimiento gracias a una mejora en el intercambio de datos y la asistencia mutua ayudará a aumentar el nivel de seguridad vial en las carreteras europeas.
7. El resultado del estudio exhaustivo es un texto que clarifica y desarrolla más la propuesta de la Comisión en lo que se refiere a los siguientes aspectos:
8. En comparación con las siete infracciones adicionales propuestas por la Comisión, los Estados miembros acuerdan añadir tres infracciones de tráfico en materia de seguridad vial:
 - 1) inobservancia de las normas sobre restricciones de acceso de los vehículos; 2) delito de fuga, e 3) inobservancia de las normas en un paso a nivel ferroviario. Estas infracciones están relacionadas con la seguridad vial.

9. Los Estados miembros prefieren utilizar conceptos jurídicos diferentes de los de la propuesta de la Comisión. En concreto, se emplean «persona afectada» en lugar de «presunta persona responsable» y «notificación de infracción de tráfico» en lugar de «carta de información».
10. Los Estados miembros acordaron aclarar las funciones y responsabilidades de los puntos de contacto nacionales y las autoridades competentes. Los puntos de contacto nacionales son la conexión para el intercambio de información y las autoridades competentes son las entidades que usarán o compartirán la información. Se ha mencionado explícitamente que todo el proceso de intercambio de información debe tener un mayor grado de seguridad y que se debe garantizar el uso legítimo de los datos.
11. El intercambio de datos y la asistencia mutua deben realizarse en la medida de lo posible de forma automatizada y usando formularios electrónicos normalizados, a través de la plataforma Eucaris. Esto será esencial para mantener la carga de trabajo administrativo bajo control.
12. Como la asistencia mutua puede dar lugar a una carga de trabajo administrativo adicional, no solo para la autoridad competente que la solicite sino también para la autoridad competente que la ofrezca, se dejó claro que solo se deberá hacer una solicitud de asistencia mutua si a la autoridad competente del Estado miembro de la infracción no le queda más alternativa que pedir ayuda.
13. Los Estados miembros decidieron aclarar los procedimientos de asistencia mutua y añadir un tercer tipo de asistencia mutua: la asistencia mutua para identificar a la persona afectada es especialmente importante para aquellos Estados miembros que tienen un régimen de responsabilidad jurídica en el que se pueden exigir responsabilidades al conductor por la infracción de tráfico cometida. En segundo lugar, la asistencia mutua en el envío de la notificación de infracción de tráfico y de los documentos de seguimiento se considera importante para los casos específicos en los que la notificación de infracción de tráfico no se puede entregar a la persona afectada. Es importante asegurarse de que la notificación de infracción de tráfico sea entregada, de manera que la persona afectada esté debidamente informada y pueda ejercer todos sus derechos de defensa. Y en tercer lugar, los Estados miembros proponen completar la Directiva con la asistencia mutua en las actividades de ejecución. Esto se propone porque la Decisión Marco relativa al Reconocimiento Mutuo de Sanciones Pecuniarias (DM 2005/214/JAI) no está adaptada a la tramitación masiva de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial con sanciones pecuniarias pequeñas. Al facilitar la ejecución de este tipo de sanciones, la presente Directiva contribuirá a garantizar la igualdad de trato de los conductores residentes y no residentes.

14. En lo que se refiere al envío de la notificación de infracción de tráfico y de los documentos de seguimiento y a la lengua que se utilizará para comunicar la notificación de infracción de tráfico o cualquier documento de seguimiento, los Estados miembros acuerdan que dicha notificación debe enviarse en un plazo máximo de doce meses. Asimismo, los Estados miembros acuerdan que la notificación de infracción de tráfico y cualquier documento de seguimiento esencial deben enviarse en la lengua de los documentos de matriculación del vehículo. No obstante, la persona afectada podrá solicitar a la autoridad competente de la infracción recibir el documento de seguimiento en otra lengua oficial de la UE, que la persona afectada escogerá.
15. Los Estados miembros acuerdan la creación del «portal CBE». Sin embargo, los Estados miembros quieren que dicho portal se centre en facilitar información sobre las infracciones de tráfico y los procedimientos relacionados en los diferentes Estados miembros. Para la comunicación entre las autoridades competentes, los Estados miembros prefieren que se empleen plataformas específicas ya existentes, para evitar duplicidades.
16. Los Estados miembros también acuerdan que la Comisión dará apoyo financiero a las iniciativas que contribuyan a la cooperación transfronteriza en la ejecución de las normas de tráfico en materia de seguridad vial en la Unión.
17. En resumen, durante las negociaciones se han introducido las siguientes modificaciones a la propuesta inicial de la Comisión:
- se han añadido tres infracciones adicionales: 1) inobservancia de las normas sobre restricciones de acceso de los vehículos; 2) infracciones por delito de fuga, e 3) inobservancia de las normas en un paso a nivel ferroviario;
 - se han aclarado las definiciones de cada una de las infracciones, así como de «autoridad competente», «punto de contacto nacional» y «documentos de seguimiento esenciales»;
 - se ha introducido un nuevo artículo sobre especificaciones técnicas de intercambio de información y asistencia mutua;
 - se ha introducido un nuevo artículo sobre asistencia mutua con el fin de ayudar en el envío de notificaciones y documentos de seguimiento esenciales;

- se garantizan los derechos de los usuarios al permitir que la persona afectada solicite recibir los documentos de seguimiento en una lengua oficial de la UE diferente, mientras que se reduce la carga administrativa de los Estados miembros al enviar la documentación oficial en la lengua del documento de matriculación del vehículo;
- se han aclarado las competencias de ejecución de la Comisión para garantizar que se mantienen condiciones de seguridad muy elevada y para evitar el uso inadecuado de la información personal de que se dispone;
- se han limitado las funciones del portal CBE, de manera que no se utilice para la comunicación entre las autoridades competentes, sino solo con fines informativos de la ciudadanía, y
- se ha introducido un nuevo artículo sobre asistencia mutua para actividades de ejecución, que permitirá a las autoridades competentes emplear este procedimiento para imponer multas relacionadas con las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial que se enumeran en la presente Directiva.

IV. CONCLUSIONES

18. En vista de lo anterior, se invita al Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) a que acuerde una orientación general en su sesión del 4 de diciembre de 2023.

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 y la asistencia mutua sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91, apartado 1, letras c) y d),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva (UE) 2015/413 facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, reduciendo así la impunidad de los infractores no residentes. La investigación transfronteriza eficaz y la ejecución de las sanciones por infracciones de tráfico en materia de seguridad vial mejoran la seguridad vial, ya que incitan a los conductores no residentes a cometer menos infracciones y conducir con mayor seguridad.

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

- (2) La práctica de las autoridades que participan en la investigación de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial ha demostrado que la redacción actual de la Directiva (UE) 2015/413 no facilita la investigación eficaz de tales infracciones cuando son cometidas por conductores no residentes, ni la ejecución de las sanciones pecuniarias en la medida deseada. Esto da lugar a una relativa impunidad de los conductores no residentes y tiene un impacto negativo en la seguridad vial en la Unión. Además, los derechos procesales y fundamentales de los conductores no residentes no siempre se respetan en el contexto de las investigaciones transfronterizas, en particular debido a la falta de transparencia en la fijación del importe de las multas y en los procedimientos de recurso. La presente Directiva tiene por objeto seguir mejorando la eficacia de la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial cometidas con vehículos matriculados en otro Estado miembro, a fin de contribuir a alcanzar el objetivo de la Unión de reducir a casi cero el número de víctimas mortales en todos los modos de transporte de aquí a 2050 y reforzar la protección de los derechos fundamentales y procesales de los conductores no residentes.
- (3) En el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030³, la Comisión reiteró su compromiso con el ambicioso objetivo de reducir hasta casi cero las muertes y hasta cero las lesiones graves en las carreteras de la Unión de aquí a 2050 («Visión Cero»), y con el objetivo a medio plazo de reducir las muertes y las lesiones graves en un 50 % de aquí a 2030, meta que los ministros de Transportes de la Unión fijaron inicialmente en 2017 en la Declaración de La Valeta sobre seguridad vial. Para alcanzar estos objetivos, la Comisión, como elemento de la Comunicación «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro»⁴, anunció su intención de revisar la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵.

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» [COM(2020) 789 final].

⁵ Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DO L 68 de 13.3.2015, p. 9).

- (4) El ámbito de aplicación de la Directiva debe ampliarse a otras infracciones de tráfico en materia de seguridad vial para garantizar la igualdad de trato de los conductores. Teniendo en cuenta la base jurídica sobre la que se adoptó la Directiva (UE) 2015/413, a saber, el artículo 91, apartado 1, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, las infracciones adicionales deben demostrar un fuerte vínculo con la seguridad vial, al referirse a conductas peligrosas e imprudentes que plantean un riesgo grave para los usuarios de las vías públicas. La ampliación del ámbito de aplicación también debe reflejar el progreso técnico en la detección automática de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. Aunque la inobservancia de las normas sobre restricciones de acceso de los vehículos no solo está relacionada con la seguridad vial, sino también con la gestión del tráfico o a la prevención de la contaminación, también debe formar parte del ámbito de aplicación, ya que los Estados miembros se enfrentan a dificultades similares a la hora de hacer cumplir estas normas a los no residentes. Debido a la incorporación de las normas sobre restricciones de acceso de los vehículos, sería adecuado ampliar la base jurídica con el artículo 91, apartado 1, letra d), teniendo en cuenta al mismo tiempo que, según el artículo 11 del TFUE, las exigencias de la protección del medio ambiente deben integrarse en la realización de las políticas de la Unión.
- (5) Las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial se clasifican como infracciones administrativas o penales con arreglo al Derecho nacional de los Estados miembros, y pueden dar lugar a procesos incoados por autoridades administrativas o judiciales, ante órganos jurisdiccionales que sean competentes en materia administrativa o penal, en función de los procedimientos nacionales aplicables. No obstante, estas infracciones son perseguidas por los Estados miembros en el curso de procedimientos masivos en la mayoría de los casos y, como tal, cuando la legislación nacional del Estado miembro de la infracción exige la identificación precisa del conductor como condición previa para imponer la sanción pertinente, los requisitos de aplicación de la Directiva 2014/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶ establecidos en el artículo 6 de dicha Directiva no se cumplen en la mayoría de los casos, especialmente cuando las infracciones se califican de administrativas, y, por tanto, dicha Directiva no puede aplicarse. En ese contexto, las autoridades del Estado miembro de la infracción deben disponer de un procedimiento viable para solicitar asistencia mutua a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia mediante medidas bien definidas, que no afecten gravemente a los derechos de las personas en cuestión, a fin de poder identificar a los infractores en la medida en que lo exija su legislación nacional. No obstante, esto debe entenderse sin perjuicio de las situaciones en las que, en casos concretos, se consideren cumplidas las condiciones para la

⁶ Directiva 2014/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la orden europea de investigación en materia penal (DO L 130 de 1.5.2014, p. 1).

aplicación de la Directiva 2014/41/UE, en cuyo caso los Estados miembros vinculados por esa Directiva deben aplicar los procedimientos previstos en ella.

Cabe recordar que un marco jurídico específico de la Unión regula la cooperación judicial en materia penal, que se basa en el principio de reconocimiento mutuo de las sentencias y resoluciones judiciales. Por consiguiente, es necesario que la aplicación de la presente Directiva no menoscabe los derechos y las obligaciones de los Estados miembros derivados de otra legislación aplicable de la Unión en materia penal, y en particular los establecidos en la Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo⁷, la Directiva 2014/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁸ en lo que respecta a los procedimientos de intercambio de pruebas, y los procedimientos de envío de documentos previstos en el artículo 5 del Convenio celebrado por el Consejo de conformidad con el artículo 34 del Tratado de la Unión Europea, relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea⁹. Además, la aplicación de la presente Directiva no debe afectar a los procesos penales que precisen de garantías específicas para las personas afectadas ni a las garantías procesales de las personas sospechosas o acusadas, consagradas en las Directivas 2010/64/UE¹⁰, 2012/13/UE¹¹, 2013/48/UE¹², (UE) 2016/343¹³, (UE) 2016/800¹⁴

⁷ Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo, de 24 de febrero de 2005, relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias (DO L 76 de 22.3.2005, p. 16).

⁸ Directiva 2014/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la orden europea de investigación en materia penal (DO L 130 de 1.5.2014, p. 1).
⁹ DO C 197 de 12.7.2000, p. 3.

¹⁰ Directiva 2010/64/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, relativa al derecho a interpretación y a traducción en los procesos penales (DO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

¹¹ Directiva 2012/13/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativa al derecho a la información en los procesos penales (DO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

¹² Directiva 2013/48/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2013, sobre el derecho a la asistencia de letrado en los procesos penales y en los procedimientos relativos a la orden de detención europea, y sobre el derecho a que se informe a un tercero en el momento de la privación de libertad y a comunicarse con terceros y con autoridades consulares durante la privación de libertad (DO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

¹³ Directiva (UE) 2016/343 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por la que se refuerzan en el proceso penal determinados aspectos de la presunción de inocencia y el derecho a estar presente en el juicio (DO L 65 de 11.3.2016, p. 1).

¹⁴ Directiva (UE) 2016/800 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a las garantías procesales de los menores sospechosos o acusados en los procesos penales (DO L 132 de 21.5.2016, p. 1).

y (UE) 2016/1919¹⁵ del Parlamento Europeo y del Consejo.

- (6) Deben definirse las responsabilidades y competencias de los puntos de contacto nacionales para garantizar que estos cooperen sin fisuras con todas las autoridades que participan en la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva. Los puntos de contacto nacionales deben estar siempre a disposición de dichas autoridades competentes y responder a sus solicitudes en un plazo razonable. Deben hacerlo independientemente de la naturaleza de la infracción o del estatuto jurídico de la autoridad competente y, en particular, de si esta tiene competencia nacional, subnacional o local.
- (7) Los fundamentos del sistema de intercambio transfronterizo de información establecido por la Directiva (UE) 2015/413 han demostrado ser eficaces. Sin embargo, se necesitan nuevas mejoras y ajustes para solucionar problemas derivados de la falta de datos, o de datos erróneos o inexactos. Por consiguiente, deben imponerse obligaciones adicionales a los Estados miembros en relación con la necesidad de mantener determinados datos disponibles y actualizados en las bases de datos pertinentes, a fin de aumentar la eficacia del intercambio de información.
- (8) El punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción [...] debe estar autorizado a realizar búsquedas automatizadas en los registros de vehículos para recuperar los datos sobre los usuarios finales de vehículos cuando dicha información ya esté disponible. Además, debe establecerse un período de conservación de datos en lo que respecta a la identidad de los propietarios, titulares y usuarios finales anteriores de los vehículos, a fin de proporcionar a las autoridades la información adecuada que necesiten para la investigación.

¹⁵ Directiva (UE) 2016/1919 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2016, relativa a la asistencia jurídica gratuita a los sospechosos y acusados en los procesos penales y a las personas buscadas en virtud de un procedimiento de orden europea de detención (DO L 297 de 4.11.2016, p. 1).

- (9) La solicitud de divulgar los datos de matriculación de vehículos y el intercambio de los elementos de datos en casos transfronterizos debe llevarse a cabo a través de un único sistema electrónico. Por lo tanto, también sobre la base del marco técnico ya existente, la búsqueda automatizada de datos de matriculación de vehículos en virtud de la Directiva (UE) 2015/413 solo debe llevarse a cabo a través del uso de la aplicación informática altamente segura del sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (Eucaris) y sus versiones modificadas. Dicha aplicación informática debe permitir el intercambio rápido, rentable, seguro y fiable de datos específicos de matriculación de vehículos entre los Estados miembros y, por lo tanto, aumentar la eficiencia de la investigación. Los Estados miembros no deben [...] intercambiar información por otros medios, que serían menos rentables y tal vez no garanticen la protección de los datos transmitidos. Los Estados miembros deben utilizar Eucaris específicamente para las búsquedas automatizadas de datos de matriculación de vehículos y la asistencia mutua para identificar a la persona afectada y para el envío de la notificación de infracción de tráfico y de los documentos de seguimiento.
- (10) A fin de garantizar condiciones uniformes para la ejecución de las disposiciones relativas a las búsquedas que deben realizar los Estados miembros, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. No obstante, deben establecerse medidas transitorias para el intercambio automatizado de datos de matriculación de vehículos basadas en el sistema electrónico existente con objeto de garantizar un intercambio de datos sin fisuras hasta que dichas normas sean aplicables.
- (11) En los casos en que la persona afectada no pueda ser identificada con la certeza exigida por la legislación del Estado miembro de la infracción sobre la base de la información obtenida del registro de vehículos, los Estados miembros deben cooperar para averiguar la identidad de la persona afectada. A tal fin, debe introducirse un procedimiento de asistencia mutua destinado a identificar a la persona afectada, bien mediante una solicitud de confirmación, sobre la base de la información que ya obre en poder de la autoridad competente del Estado miembro de la infracción, o bien mediante una solicitud de investigación específica que deberán llevar a cabo las autoridades competentes pertinentes del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia.

- (12) Las autoridades competentes del Estado miembro deben usar un formulario electrónico normalizado para la solicitud y la respuesta, para facilitar la información adicional solicitada por la autoridad competente del Estado miembro de la infracción, necesaria para la identificación de la persona afectada, y ofrecer la información solicitada en un plazo razonable. Si no se puede recopilar o facilitar la información, se debe informar a la autoridad competente del Estado miembro de la infracción sin demoras indebidas. Los Estados miembros deben utilizar sus puntos de contacto nacionales para permitir una transferencia altamente segura y eficiente tanto de la solicitud saliente de asistencia mutua como de la respuesta entrante a la misma.
- (13) Deben establecerse específicamente los motivos por los que la autoridad competente del Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia puede denegar la asistencia mutua para la identificación de la persona afectada. En particular, deben introducirse salvaguardias para no revelar la identidad de personas protegidas, como testigos protegidos, mediante esos procedimientos.
- (14) Para identificar a la persona afectada, los Estados miembros deben estar autorizados a utilizar los procedimientos nacionales que aplicarían en el caso de que la infracción en materia de seguridad vial hubiera sido cometida por una persona residente. Debe reforzarse la seguridad jurídica en lo que respecta a la aplicabilidad de medidas específicas adoptadas en el marco de dichos procedimientos, a saber, en relación con documentos que requieren la confirmación o denegación de haber cometido la infracción o que imponen a las personas afectadas la obligación de cooperar en la identificación de la persona afectada. Dado que esas medidas deben tener los mismos efectos jurídicos para las personas afectadas que en los casos nacionales, estas personas también deben disfrutar del mismo grado de protección de sus derechos fundamentales y procesales.
- (15) Cuando la legislación de la Unión o el Derecho nacional de los Estados miembros prevea explícitamente el acceso a información procedente de otras bases de datos nacionales o de la Unión a efectos de la Directiva (UE) 2015/413, o la posibilidad de intercambiar dicha información, los Estados miembros deben tener la posibilidad de intercambiarla mediante el uso de esas bases de datos, respetando al mismo tiempo los derechos fundamentales de los conductores no residentes.

- (16) La persona afectada puede no estar familiarizada con el ordenamiento jurídico del Estado miembro de la infracción ni hablar su lengua o lenguas oficiales, por lo que deben salvaguardarse mejor sus derechos procesales y fundamentales. A fin de alcanzar ese objetivo, deben establecerse requisitos mínimos obligatorios para el contenido de la notificación de infracción de tráfico y debe dejar de utilizarse la plantilla actual de carta de información que figura en el anexo II de la Directiva (UE) 2015/413, que solo contiene información básica.
- (17) Como mínimo, la notificación de infracción de tráfico debe incluir información detallada sobre la clasificación jurídica y las consecuencias jurídicas de la infracción, en particular porque las sanciones para las infracciones cubiertas por el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2015/413 pueden ser de carácter no pecuniario, como restricciones al derecho a conducir del autor del delito. El derecho de recurso también debe apoyarse facilitando información detallada sobre dónde y cómo ejercer el derecho de defensa o interponer un recurso en el Estado miembro de la infracción. También debe facilitarse una descripción de los procedimientos *in absentia* cuando proceda, ya que la persona afectada tal vez no tenga previsto regresar al Estado miembro de la infracción para participar en el proceso. Las opciones de pago y las formas de rebajar el volumen de las sanciones también deben ser fácilmente comprensibles a fin de incentivar la cooperación voluntaria. Por último, dado que la notificación de infracción de tráfico debe ser el primer documento que reciba la persona afectada, debe contener la información contemplada en el artículo 13 de la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ que, según se desprende del artículo 13, apartado 2, letra d), debe incluir información sobre las fuentes de las que proceden los datos personales, y en los artículos 13 y 14 del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷. Esta información debe facilitarse en la notificación de infracción de tráfico, ya sea directamente o mediante una referencia al lugar en el que se facilita.

¹⁶ Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos y por la que se deroga la Decisión Marco 2008/977/JAI del Consejo (DO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

¹⁷ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

- (18) Cuando personas no residentes sean controladas *in situ* en un control en carretera y, como resultado, se inicie un procedimiento de seguimiento en relación con la comisión de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial, la notificación de infracción de tráfico debe enviarse directamente al conductor no residente. En los casos de controles *in situ* relacionados con la comisión de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial y cuando la autoridad competente haya hecho cumplir la sanción relacionada con la infracción cometida *in situ* haciendo que el conductor pague la multa allí mismo, solo se facilitarán al conductor determinados elementos esenciales en el momento.
- (19) Con el fin de garantizar que la persona afectada sea la que recibe efectivamente la notificación de infracción de tráfico y cualquier documento de seguimiento, y para evitar que se implique erróneamente a terceros no afectados, deben establecerse normas sobre envío de documentos.
- (20) En caso de que no sea posible entregar documentos por correo, mediante entrega certificada o por medios electrónicos de igual valor, la autoridad competente del Estado miembro de la infracción debe poder confiar en la autoridad competente del Estado miembro de matriculación o de residencia para el envío de los documentos y las comunicaciones a la persona afectada con arreglo a su propia legislación nacional relativa al envío de documentos. Los Estados miembros deben utilizar sus puntos de contacto nacionales para permitir una transferencia segura y eficiente tanto de la solicitud saliente para la entrega de la documentación procesal como de la respuesta entrante a la misma.
- (21) Tanto la notificación de infracción de tráfico como los posibles documentos de seguimiento deben enviarse en la lengua del documento de matriculación del vehículo. En aquellos casos en los que una notificación de infracción de tráfico y otras comunicaciones de seguimiento se envíen en una lengua que el destinatario no entienda, la persona afectada debe poder solicitar recibir los documentos de seguimiento en una lengua oficial de la UE de su elección distinta de la lengua del documento de matriculación del vehículo.
- (23) Debe preverse un control jurídico efectivo en caso de que las autoridades competentes del Estado miembro de la infracción no cumplan las normas lingüísticas, las normas sobre envío de documentos y su legislación nacional correspondiente.
- (24 *bis*) Dado que la Decisión Marco 2005/214/JAI no está adaptada a la tramitación masiva de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial para las que las sanciones pecuniarias pequeñas a menudo se califican como administrativas y con el fin de garantizar la igualdad de trato de los conductores residentes y no residentes, deben establecerse disposiciones específicas en la presente Directiva para prestar asistencia mutua con el fin de hacer cumplir las decisiones administrativas sobre multas de tráfico transfronterizas.

- (24 *ter*) Si la autoridad competente del Estado miembro de la infracción no puede transmitir la multa de tráfico con arreglo a la Decisión Marco 2005/214/JAI, los Estados miembros deben tener la posibilidad en virtud de la presente Directiva de imponer multas de tráfico transfronterizas con el fin de garantizar la igualdad de trato de los conductores residentes y no residentes.
- (25) El alcance de la información que los Estados miembros comunican a la Comisión debe ampliarse para incluir elementos estrechamente relacionados con el objetivo de mejorar la seguridad vial, a fin de que la Comisión pueda analizar mejor la situación en los Estados miembros y proponer iniciativas sobre una base fáctica firme. Para compensar la carga administrativa adicional que pesa sobre las autoridades de los Estados miembros y adaptar los informes al calendario de evaluación de la Comisión, debe ampliarse el período de referencia. Debe concederse un período transitorio para que pueda terminar el período de transmisión de informes de dos años en curso.
- (26) Dado que los datos relativos a la identificación de infractores constituyen datos personales en el sentido del Reglamento (UE) 2016/679 y de la Directiva (UE) 2016/680, y que el marco jurídico de la Unión sobre el tratamiento de datos personales se ha modificado significativamente desde la adopción de la Directiva (UE) 2015/413, las disposiciones sobre el tratamiento de datos personales deben adaptarse al nuevo marco jurídico.
- (27) De conformidad con el artículo 62, apartado 6, de la Directiva (UE) 2016/680, la Comisión debe revisar otros actos del Derecho de la Unión que regulen el tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes a los efectos expuestos en el artículo 1, apartado 1, de dicha Directiva, a fin de evaluar la necesidad de aproximarlos a dicha Directiva y debe presentar, en su caso, las propuestas necesarias para modificar dichos actos para garantizar un enfoque coherente de la protección de datos personales en el ámbito de aplicación de dicha Directiva. Como resultado de dicha revisión¹⁸, se ha comprobado que la Directiva (UE) 2015/413 es uno de esos otros actos que deben modificarse. Por lo tanto, debe aclararse que el tratamiento de datos personales también ha de cumplir lo dispuesto en la Directiva (UE) 2016/680, cuando el tratamiento entre en su ámbito de aplicación material y personal.

¹⁸ COM(2020) 262 final.

- (28) Todo tratamiento de datos personales en virtud de la Directiva (UE) 2015/413 debe cumplir lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679, la Directiva (UE) 2016/680 y el Reglamento (UE) 2018/1725¹⁹ dentro de sus respectivos ámbitos de aplicación.
- (29) La base jurídica para las actividades de tratamiento necesarias a fin de determinar la identidad de la persona afectada y de entregar la notificación de infracción de tráfico y los documentos de seguimiento a las personas afectadas se establece en la Directiva (UE) 2015/413, en consonancia con el artículo 6, apartado 1, letra e), y, en su caso, el artículo 10 del Reglamento (UE) 2016/679 y el artículo 8 de la Directiva 2016/680. En consonancia con esas mismas normas, la presente Directiva establece la base jurídica de la obligación de los Estados miembros de tratar datos personales con el fin de prestarse asistencia mutua en la identificación de las personas afectadas de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial que figuran en la presente Directiva.
- (30) En algunos Estados miembros, los datos personales de personas no residentes se almacenan en una red de servidores («nube»). Sin perjuicio de las normas sobre violación de la seguridad de los datos personales establecidas en el Reglamento (UE) 2016/679 y en la Directiva (UE) 2016/680, y sobre incidentes de violación de la seguridad de los datos personales establecidas en la Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰, los Estados miembros deben asegurarse de que se notifican mutuamente los incidentes de ciberseguridad relacionados con esos datos, cuando sea pertinente a los efectos de la presente Directiva, en concreto si implica datos procesados sobre una persona afectada, o relacionados con ella, en el contexto de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

¹⁹ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

²⁰ Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de ciberseguridad en toda la Unión, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 910/2014 y la Directiva (UE) 2018/1972 y por la que se deroga la Directiva (UE) 2016/1148 (Directiva SRI 2) (DO L 333 de 27.12.2022, p. 80).

- (31) Debe crearse un portal en línea («el portal CBE») que proporcione a los usuarios de las vías públicas de la Unión información completa sobre las normas de tráfico en materia de seguridad vial vigentes en los Estados miembros. Dicha información debe incluir las normas aplicables, las opciones de recurso para la persona afectada, las multas de tráfico que se aplican a la persona afectada que ha cometido una infracción de tráfico, en su caso las repercusiones no financieras que se aplican y los regímenes y medios disponibles para el pago de las multas de tráfico. Las repercusiones no financieras hacen referencia a los sistemas de pérdida de puntos o a la posible privación del derecho a conducir mediante una retirada temporal o permanente del permiso de conducción de la persona afectada si esta comete una infracción de tráfico específica. La Comisión debe ser la responsable de controlar el portal CBE, de conformidad con el Reglamento 2018/1725.
- (32) La Comisión debe dar un apoyo financiero proporcionado a las iniciativas que mejoren la cooperación transfronteriza en la aplicación de las normas de tráfico en materia de seguridad vial en la Unión.
- (33) A fin de tener en cuenta el progreso técnico pertinente o los cambios en los actos jurídicos pertinentes de la Unión, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de actualizar el anexo de la presente Directiva modificándolo. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación de 13 de abril de 2016²¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

²¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (34) A fin de garantizar condiciones uniformes para la implementación de la Directiva (UE) 2015/413, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para especificar los procedimientos y las especificaciones técnicas, incluidas las medidas de ciberseguridad, de las búsquedas automatizadas que deban llevarse a cabo en relación con la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, el contenido del formulario electrónico normalizado para la solicitud y los medios de transmisión de la información relativa a la solicitud de asistencia mutua para identificar a la persona afectada, el contenido de los formularios electrónicos de la solicitud de asistencia mutua para el envío de la notificación de infracción de tráfico y de los documentos de seguimiento, así como el uso y el mantenimiento del portal CBE. Las soluciones técnicas deben adaptarse al Marco Europeo de Interoperabilidad y a las soluciones pertinentes para una Europa interoperable a las que se hace referencia en la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen medidas a fin de garantizar un alto nivel de interoperabilidad del sector público en toda la Unión (Reglamento sobre la Europa Interoperable)²². Las competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²³.
- (35) Procede, por tanto, modificar la Directiva (UE) 2015/413 en consecuencia.
- (36) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar un elevado nivel de protección para todos los usuarios de las vías públicas de la Unión y la igualdad de trato de los conductores simplificando los procedimientos de asistencia mutua entre los Estados miembros en la investigación transfronteriza de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y reforzando la protección de los derechos fundamentales de las personas no residentes cuando las infracciones se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto de aquel en que se cometió la infracción, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y a los efectos de la presente Directiva, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

²² COM(2022) 720 final.

²³ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (37) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴, emitió su dictamen el [DD de MM de AAAA].

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva (UE) 2015/413 se modifica como sigue:

- 0) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«La presente Directiva tiene por objeto garantizar un elevado nivel de protección para todos los usuarios de la vía pública en la Unión, al facilitar el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y la consiguiente aplicación de sanciones, cuando dichas infracciones se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto de aquel en que se cometió la infracción.»

- 1) El artículo 2 se modifica como sigue:

- a) en el párrafo primero se añaden las letras siguientes:

- «i) no mantenimiento de una distancia suficiente con el vehículo precedente;
- j) adelantamiento peligroso;
- k) estacionamiento peligroso;
- l) franqueo de una o varias líneas continuas;

²⁴ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- m) circulación en sentido contrario;
 - n) inobservancia de las normas sobre la creación y el uso de carriles de emergencia o que permiten que pasen vehículos de los servicios de emergencia;
 - o) utilización de un vehículo sobrecargado;
 - p) inobservancia de las normas sobre restricciones de acceso de los vehículos;
 - q) delito de fuga;
 - r) inobservancia de las normas en un paso a nivel ferroviario.»;
- b) se añade el párrafo siguiente:
- «La presente Directiva no afectará a los derechos y obligaciones derivados de las disposiciones siguientes de actos jurídicos de la Unión:
- a) la Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo²⁵;
 - b) la Directiva 2014/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶;
 - c) los procedimientos de envío de documentos establecidos en el artículo 5 del Convenio celebrado por el Consejo de conformidad con el artículo 34 del Tratado de la Unión Europea, relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea²⁷;

²⁵ Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo, de 24 de febrero de 2005, relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias (DO L 76 de 22.3.2005, p. 16).

²⁶ Directiva 2014/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la orden europea de investigación en materia penal (DO L 130 de 1.5.2014, p. 1).

²⁷ DO C 197 de 12.7.2000, p. 3.

- d) las disposiciones relativas a los derechos de las personas sospechosas y acusadas establecidas en las Directivas 2010/64/UE²⁸, 2012/13/UE²⁹, 2013/48/UE³⁰, (UE) 2016/343³¹, (UE) 2016/800³² y (UE) 2016/1919³³ del Parlamento Europeo y del Consejo.

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

- a) las letras a), j) y l) se sustituyen por el texto siguiente:

- «a) "vehículo", todo vehículo sujeto a matriculación según el Derecho del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de la infracción, conjunto de vehículos o su remolque, utilizado normalmente para el transporte de personas o bienes por carretera;
- j) "circulación por un carril prohibido", la utilización ilegal de una parte de la calzada ya existente, permanente o temporal, según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción;

²⁸ Directiva 2010/64/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, relativa al derecho a interpretación y a traducción en los procesos penales (DO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

²⁹ Directiva 2012/13/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativa al derecho a la información en los procesos penales (DO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

³⁰ Directiva 2013/48/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2013, sobre el derecho a la asistencia de letrado en los procesos penales y en los procedimientos relativos a la orden de detención europea, y sobre el derecho a que se informe a un tercero en el momento de la privación de libertad y a comunicarse con terceros y con autoridades consulares durante la privación de libertad (DO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

³¹ Directiva (UE) 2016/343 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por la que se refuerzan en el proceso penal determinados aspectos de la presunción de inocencia y el derecho a estar presente en el juicio (DO L 65 de 11.3.2016, p. 1).

³² Directiva (UE) 2016/800 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a las garantías procesales de los menores sospechosos o acusados en los procesos penales (DO L 132 de 21.5.2016, p. 1).

³³ Directiva (UE) 2016/1919 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2016, relativa a la asistencia jurídica gratuita a los sospechosos y acusados en los procesos penales y a las personas buscadas en virtud de un procedimiento de orden europea de detención (DO L 297 de 4.11.2016, p. 1).

- l) "punto de contacto nacional", las autoridades designadas a los efectos del intercambio automático entrante y saliente de datos de matriculación de vehículos en virtud del artículo 4, las solicitudes entrantes y salientes de asistencia mutua para identificar a la persona afectada en virtud del artículo 4 *bis*, las solicitudes entrantes y salientes de asistencia mutua para enviar la notificación de infracción de tráfico o los documentos de seguimiento a la persona afectada en virtud del artículo 5 *bis* 1 y las solicitudes y respuestas, entrantes y salientes, de asistencia mutua para hacer cumplir las decisiones administrativas definitivas sobre multas de tráfico impuestas por infracciones de tráfico en materia de seguridad vial en virtud del artículo 8 *ter.*»;
- c) se añaden las letras o) a z *quinquies*) siguientes:
- «o) "no mantenimiento de una distancia suficiente con el vehículo precedente", el hecho de no mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente, según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción;
- p) "adelantamiento peligroso", el adelantamiento de otro vehículo u otro usuario de las vías públicas de manera que se infrinjan las normas aplicables en materia de adelantamiento, según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción;
- q) "estacionamiento peligroso", el estacionamiento o la detención de un vehículo de manera que se infrinjan las normas aplicables en materia de estacionamiento o detención de forma peligrosa, según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción. El impago de las tasas de estacionamiento no se considerará estacionamiento peligroso;
- r) "franqueo de una o varias líneas continuas", el cambio de carril con un vehículo de manera que se franquee ilegalmente al menos una línea continua, según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción;
- s) "circulación en sentido contrario", la conducción de un vehículo en sentido contrario al establecido, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción;

- t) "no respeto de las normas sobre la creación y el uso de carriles de emergencia o que permiten que pasen vehículos de los servicios de emergencia", el incumplimiento de las normas para permitir que pasen los vehículos de los servicios de emergencia, como los de policía, de salvamento o de bomberos, para llegar al lugar de la emergencia, según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción;
- u) "utilización de un vehículo sobrecargado", la utilización de un vehículo que no cumple los requisitos establecidos para el peso máximo autorizado o el peso por eje máximo autorizado, según se define en las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales de transposición de la Directiva 96/53/CE del Consejo³⁴, o en el Derecho del Estado miembro de la infracción en el caso de vehículos u operaciones para los que no se hayan establecido tales requisitos en dicha Directiva;
- v) "notificación de infracción de tráfico", la primera comunicación a la persona afectada, emitida por la autoridad competente del Estado miembro de la infracción y que contiene al menos la información contemplada en el artículo 5, apartado 2;
- w) "documentos de seguimiento", cualquier decisión o cualquier otro documento que la autoridad competente del Estado miembro de la infracción emita después de la notificación de infracción de tráfico en relación con dicha notificación o con la infracción de tráfico en materia de seguridad vial en cuestión, hasta la fase de recurso ante un órgano jurisdiccional competente;
- x) "persona afectada", la persona identificada como responsable de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial contemplada en el artículo 2, apartado 1, con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de la infracción, o el propietario, titular, usuario final o conductor del vehículo con el que se cometió una infracción de tráfico en materia de seguridad vial contemplada en el artículo 2, apartado 1, independientemente de que no haya sido identificado como personalmente responsable, con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de la infracción;[...]

³⁴ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

- y) "usuario final", toda persona física que no sea la propietaria o titular del vehículo con el que se haya cometido una infracción de tráfico en materia de seguridad vial contemplada en el artículo 2, apartado 1, pero que estuviera utilizando legalmente dicho vehículo, en particular en virtud de un contrato de arrendamiento financiero o alquiler de larga duración o como parte de una flota de vehículos disponible para empleados;
- z) "Estado miembro de residencia", un Estado miembro que pueda suponerse, con un grado razonable de certeza, que es el lugar de residencia habitual de las persona afectada;
- z bis) "inobservancia de las normas sobre restricciones de acceso de los vehículos", inobservancia de las normas sobre restricciones de acceso o la utilización de la infraestructura perteneciente al territorio de un Estado miembro, tal como haya sido delimitada por la autoridad competente de dicho Estado miembro a fin de garantizar la seguridad vial, gestionar el tráfico o evitar la contaminación. Las conductas que se ajusten a esta definición no estarán cubiertas por la Directiva en los siguientes casos:
- i) la información sobre los límites de las restricciones, prohibiciones u obligaciones con validez zonal, estado actual de acceso y condiciones de circulación en las zonas de acceso restringido de vehículos, así como los datos sobre las restricciones permanentes de acceso de los vehículos, no se creó ni se hizo accesible a través del punto de acceso nacional de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2022/670³⁵;
 - ii) no se respetaron las normas relativas a las tasas y otros cánones que deben pagarse antes de entrar una zona sujeta a restricciones de acceso de vehículos;
- z ter) "delito de fuga", situación en la que el autor del delito se marcha con su vehículo tras haber provocado un accidente o una colisión de tráfico con el fin de evitar enfrentarse a las consecuencias del accidente o colisión de tráfico, según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción;

³⁵ Reglamento Delegado (UE) 2022/670 de la Comisión, de 2 de febrero de 2022, por el que se completa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real a escala de la Unión Europea (DO L 122 de 25.4.2022, p. 1).

z quater) "inobservancia de las normas en un paso a nivel ferroviario", no detenerse o actuar de manera peligrosa en un paso a nivel ferroviario, según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción;

z quinquies) "autoridad competente", la autoridad responsable de la matriculación de vehículos o el registro de los conductores, de incoar procedimientos de seguimiento, de investigar las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, o de hacer cumplir las sanciones pertinentes, según se define en el Derecho de los Estados miembros.».

3) Se inserta el artículo siguiente:

«*Artículo 3 bis*

Puntos de contacto nacionales

1. Cada Estado miembro designará uno o varios puntos de contacto nacionales para:

- a) el intercambio automatizado de datos de matriculación de vehículos en virtud del artículo 4;
- b) las solicitudes y respuestas, entrantes y salientes, de asistencia mutua para identificar a la persona afectada en virtud del artículo 4 *bis*;
- c) las solicitudes y respuestas, entrantes y salientes, de asistencia mutua para el envío de notificación de infracción de tráfico o los documentos de seguimiento a la persona afectada en virtud del artículo 5 *bis* 1, y
- d) las solicitudes y respuestas, entrantes y salientes, de asistencia mutua para hacer cumplir las decisiones administrativas definitivas sobre multas de tráfico impuestas por infracciones de tráfico en materia de seguridad vial en virtud del artículo 8 *ter*.

Las competencias de los puntos de contacto nacionales se regirán por la normativa aplicable del Estado miembro de que se trate.

Los Estados miembros velarán por que sus respectivos puntos de contacto nacionales cooperen entre sí para asegurarse de que toda la información necesaria se comparta a su debido tiempo.».

- 4) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Procedimientos para el intercambio de datos de matriculación de vehículos y asistencia mutua entre Estados miembros

1. Para la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, detectadas en el territorio del Estado miembro de la infracción, el Estado miembro de matriculación facilitará a los puntos de contacto nacionales del Estado miembro de infracción el acceso a los siguientes datos nacionales de matriculación de vehículos, con la posibilidad de efectuar búsquedas automatizadas en ellos:

- a) datos relativos a los vehículos;
- b) datos relativos a los titulares y, en su caso, propietarios y usuarios finales de los vehículos.

Los elementos de datos contemplados en el párrafo primero, letras a) y b), que sean necesarios para llevar a cabo la búsqueda serán los establecidos en el anexo.

Cuando la autoridad competente del Estado miembro de la infracción efectúe una búsqueda en forma de solicitud saliente, usará un número de matrícula completo. La autoridad competente del Estado miembro de la infracción velará por que cada solicitud saliente incluya el nombre de la autoridad competente que hace la solicitud, el nombre de usuario de la persona que la gestiona y el número de asunto de la solicitud.

1-bis. El Estado miembro de la infracción usará los datos obtenidos en la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, para determinar quién es personalmente responsable de dichas infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción.

1 *bis*. Para determinar en las infracciones de tráfico contempladas en el artículo 2, apartado 1, cuando proceda, si una infracción de tráfico pertinente se ha cometido con un vehículo, la autoridad competente podrá solicitar en primer lugar el acceso, a través de su punto de contacto nacional, solo a los datos técnicos del vehículo que figuran en la sección 2, parte I, del anexo. Si se establece que se ha cometido una infracción, la autoridad competente podrá solicitar posteriormente, a través de su punto de contacto nacional, acceso a los datos personales relacionados con la persona afectada que figuran en la sección 2, partes II, III, IV y V del anexo.

4. El punto de contacto nacional del Estado miembro de matriculación se asegurará de que al menos en los siguientes casos se remita un mensaje específico que informe de que, en el momento de la infracción:

- d) el vehículo figura como robado en cualquier registro nacional;
- e) la matrícula del vehículo figura como robada en cualquier registro nacional;
- f) no se encuentra información de un vehículo matriculado en el registro nacional de vehículos;
- g) se detecta que los datos de búsqueda no son correctos, sobre la base de algunos requisitos sintácticos nacionales;
- h) la información no se puede facilitar cuando la información solicitada pueda revelar la identidad de una persona protegida con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de matriculación.

10. El punto de contacto nacional del Estado miembro de matriculación se asegurará de que no se compartan otros elementos de los datos personales que no sean los relacionados con la infracción cometida.

11. El Estado miembro de la infracción se asegurará de que solo sus autoridades competentes tenga acceso al intercambio de datos de matriculación de vehículos, a través de sus puntos de contacto nacionales.

12. Para la asistencia mutua con arreglo a los artículos 4 *bis*, 5 *bis* 1 u 8 *ter*, las autoridades competentes de los Estados miembros velarán por que cada solicitud de asistencia mutua incluya el nombre de la autoridad competente que hace la solicitud, el nombre de usuario de la persona que la gestiona y el número de asunto de la solicitud.».

5) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 4-bis

Registros nacionales de vehículos

1. Los Estados miembros velarán por que los elementos de datos enumerados en la sección 2, partes I, II y IV, del anexo, cuando estén disponibles en sus registros nacionales de vehículos, estén actualizados.

2. A los efectos de la presente Directiva, los Estados miembros conservarán los elementos de datos contemplados en la sección 2, partes IV y V del anexo, cuando estén disponibles, en los registros nacionales de vehículos durante al menos doce meses después de cualquier modificación del propietario, titular o usuario final del vehículo en cuestión.

Artículo 4-bis 1

Especificaciones técnicas para el intercambio de datos de matriculación de vehículos y asistencia mutua

1. Los Estados miembros utilizarán una aplicación informática específicamente diseñada y altamente segura del sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (Eucaris), y sus versiones modificadas, para intercambiar información o procesar la asistencia mutua, de conformidad con el artículo 3 *bis*, apartado 1.

Los Estados miembros velarán por que el procesamiento de datos en virtud del apartado 1 sea seguro, rentable, rápido y fiable, y se lleve a cabo por medios interoperables dentro de una estructura descentralizada.

2. La Comisión adoptará, a más tardar un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva, actos de ejecución para establecer los procedimientos, el contenido y las especificaciones técnicas de la aplicación informática, incluidas las medidas de ciberseguridad para las solicitudes y respuestas estructuradas electrónicamente para:

- a) la solicitud de intercambio de información de conformidad con el artículo 3 *bis*, apartado 1, letra a), y la información facilitada en respuesta a dicha solicitud, y

- b) los medios de transmisión de la información para procesar la asistencia mutua, de conformidad con el artículo 3 *bis*, apartado 1, letras a), b) y c) y el artículo 8 *ter*.

Las especificaciones de la aplicación informática ofrecerán tanto el modo de intercambio asíncrono en línea como el modo de intercambio asíncrono por lotes, además de la transmisión de los elementos de datos en forma cifrada.

Al preparar dichos actos de ejecución, la Comisión tendrá en cuenta los siguientes elementos:

- i) las autoridades competentes tendrán la posibilidad de identificar acceso directo e indirecto cuando la solicitud no proceda de un miembro conocido de la plataforma;
- ii) el Estado miembro de matriculación tendrá la posibilidad de solicitar los detalles de la infracción antes de transmitir los datos de matriculación al Estado miembro de la infracción, y de rechazar la transmisión de los datos de matriculación si ese Estado miembro no responde a primera solicitud de información en el plazo de una semana;
- iii) las autoridades competentes tendrán la posibilidad de consultar las solicitudes con el fin de garantizar que están debidamente justificadas y que cumplen con los requisitos de la presente Directiva;
- iv) un registro de consultas que alerte automáticamente a los miembros en caso de picos de consulta anómalos, y
- v) establecer procesos que permitan a los Estados miembros tomar las medidas adecuadas en respuesta a dichas alertas y a las solicitudes anómalas, con el fin de mitigar los riesgos para los datos, así como de organizar la cooperación entre los Estados miembros en materia de seguimiento, gestión y mitigación de riesgos, en particular para no enviar datos en respuesta a solicitudes anómalas como excepción a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 2.

3. Hasta que sean aplicables los actos de ejecución a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, las búsquedas contempladas en el artículo 3 *bis*, apartado 1, letra a), se llevarán a cabo de conformidad con los procedimientos descritos en el capítulo 3, puntos 2 y 3, del anexo de la Decisión 2008/616/JAI³⁶, aplicados conjuntamente con el anexo de la presente Directiva.

4. Cada Estado miembro asumirá sus propios costes derivados de la administración, la utilización, el mantenimiento y las actualizaciones de la aplicación informática y sus versiones modificadas.

Artículo 4 bis

Asistencia mutua en la identificación de la persona afectada

1. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua cuando las autoridades competentes del Estado miembro de la infracción hayan agotado todos los demás medios de que dispongan, en particular una vez que:

- a) hayan realizado una búsqueda automatizada de conformidad con el artículo 4, apartado 1, y
- b) hayan consultado otras bases de datos expresamente autorizadas de conformidad con el Derecho nacional y de la Unión,

y todavía no puedan identificar a la persona afectada con el grado de certeza necesario exigido por su legislación nacional para incoar o llevar a cabo los procedimientos de seguimiento contemplados en el artículo 5, apartado 1.

1 *bis*. Los Estados miembros aplicarán la asistencia mutua con arreglo al presente artículo; sin embargo, si tras la evaluación de las circunstancias de casos concretos se cumplen las condiciones contempladas en el artículo 6 de la Directiva 2014/41/UE, los Estados miembros vinculados por dicha Directiva solo pondrán aplicarla entre ellos.

³⁶ Decisión 2008/616/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, relativa a la ejecución de la Decisión 2008/615/JAI sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza (DO L 210 de 6.8.2008, p. 12).

2. La autoridad competente del Estado miembro de la infracción decidirá si solicita asistencia mutua para obtener la información adicional contemplada en el apartado 3, párrafo segundo. La solicitud solo podrá ser iniciada por una autoridad competente, con arreglo al Derecho nacional de dicho Estado miembro. La autoridad competente del Estado miembro de la infracción usará los datos obtenidos para determinar quién es personalmente responsable de las infracciones de tráfico contempladas en el artículo 2, apartado 1, de la presente Directiva, que se cometieron en el territorio del Estado miembro de la infracción.

3. Cuando la autoridad competente del Estado miembro de la infracción haya decidido solicitar asistencia mutua de conformidad con el apartado 1, a través de su punto de contacto nacional enviará una solicitud estructurada electrónicamente al punto de contacto nacional del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia.

En la solicitud se podrá pedir que la autoridad competente del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia:

- b) pida al propietario, titular o usuario final del vehículo que facilite información sobre la identidad y dirección de la persona responsable, con arreglo a los procedimientos nacionales aplicables como si la medida de investigación en cuestión hubiera sido ordenada por sus propias autoridades;
- c) determine la identidad y dirección de la persona afectada, con arreglo a su Derecho nacional, incluso utilizando otras bases de datos nacionales, como registros de permisos de conducción o registros de población.

4. Cuando la autoridad competente del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia reciba una solicitud contemplada en el apartado 3, recabará la información solicitada, a menos que decida alegar uno de los motivos de denegación enumerados en el apartado 7 o que no sea posible recabar la información solicitada.

La autoridad competente del Estado miembro de matriculación y del Estado miembro de residencia cumplirán las formalidades y los procedimientos solicitados expresamente por la autoridad competente del Estado miembro de la infracción al recabar la información adicional, en la medida en que no sean incompatibles con su Derecho nacional.

5. La autoridad competente del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia velará por facilitar la información solicitada sin demoras indebidas desde el momento en que reciba la solicitud. La información solicitada se transmitirá por vía electrónica a través de los puntos de contacto nacionales del Estado[...] miembro.

Cuando no sea posible recabar la información, la autoridad competente del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia informará lo antes posible a la autoridad competente del Estado miembro de la infracción a través de su punto de contacto nacional.

7. La autoridad competente del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia podrá negarse a facilitar la información adicional solicitada de conformidad con el apartado 3. Solo lo harán en los siguientes casos:

- a) existe una inmunidad o un privilegio en virtud del Derecho del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia que hace imposible facilitar la información;
- b) el hecho de facilitar la información solicitada resultaría contrario al principio de *non bis in idem* o pondría en peligro una investigación en curso de una infracción penal;
- c) el hecho de facilitar la información solicitada resultaría contrario a intereses esenciales de seguridad nacional del Estado miembro que reciba la solicitud o los lesionaría, comprometería a la fuente de la información o implicaría la utilización de información clasificada relacionada con determinadas actividades de inteligencia;
- d) existen motivos fundados para creer que facilitar la información solicitada sería incompatible con las obligaciones del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia de conformidad con el artículo 6 del Tratado de la Unión Europea y la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea;
- e) el hecho de facilitar la información solicitada pondría en peligro la seguridad de una persona o revelaría la identidad de una persona protegida con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia.

Cuando la autoridad competente del Estado[...] miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia decida aplicar un motivo de denegación, informará de ello al Estado miembro de la infracción a través de su punto de contacto nacional, sin demoras indebidas. La autoridad competente del Estado[...] miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia podrá decidir no especificar qué motivo de denegación aplica en los casos contemplados en las letras b), c) y e).

11. La solicitud estructurada electrónicamente incluirá la información siguiente:

- b) elementos de datos relativos a la persona afectada obtenidos como resultado de la búsqueda automatizada realizada de conformidad con el artículo 4, apartado 1;
- c) si se dispone de ella, la grabación visual del conductor obtenida mediante el equipo de detección, en particular las cámaras de velocidad;
- d) datos relativos a la infracción de tráfico, contemplada en el artículo 2, apartado 1;
- e) datos relativos al vehículo en cuestión;
- f) un motivo para la solicitud de asistencia mutua.

Artículo 4 ter

Medidas nacionales que facilitan la identificación de la persona responsable

1. Los Estados miembros podrán adoptar cualquier medida en relación con las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, con arreglo a su legislación nacional, con el fin de identificar satisfactoriamente a la persona afectada, tales como medidas relacionadas con la obligación del propietario, titular o usuario final de cooperar en la identificación de la persona responsable, siempre que se respeten los derechos fundamentales y procesales con arreglo al Derecho nacional y de la Unión.

2. De conformidad con el apartado 1, las autoridades competentes podrán, en particular:

- a) enviar documentos a las personas afectadas en relación con las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, incluidos los documentos en los que se pida a esas personas que confirmen su responsabilidad por dichas infracciones;
- b) aplicar las obligaciones —incluidas las sanciones relacionadas— impuestas a las personas afectadas y que sean pertinentes para la identificación de la persona responsable, en la mayor medida posible.»

- 6) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Notificación de infracción de tráfico sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial

1. La autoridad competente del Estado miembro de la infracción decidirá si incoa o no procedimientos de seguimiento en relación con las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1.

Cuando la autoridad competente del Estado miembro de la infracción decida incoar dichos procedimientos, informará a la persona afectada, mediante una notificación de infracción de tráfico, acerca de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial y, cuando proceda, de la decisión de incoar un procedimiento de seguimiento.

La notificación de infracción de tráfico podrá tener otros fines distintos de los establecidos en el párrafo segundo, necesarios para la ejecución, como la petición de que se facilite la identidad y dirección de la persona responsable, una investigación sobre si la persona afectada admite o niega la comisión de la infracción o una solicitud de pago.

2. La notificación de infracción de tráfico deberá incluir, como mínimo:

- a) la indicación de que la notificación de infracción de tráfico se expide a efectos de la presente Directiva;
- b) el nombre, la dirección postal, el número de teléfono y la dirección de correo electrónico de la autoridad competente del Estado miembro de la infracción;
- c) toda la información pertinente relativa a la infracción de tráfico en materia de seguridad vial, en particular los datos del vehículo con el que se cometió la infracción, incluidos el número de matrícula del vehículo, el lugar, la fecha y la hora de la infracción, la naturaleza de la infracción, la referencia detallada a las disposiciones legales infringidas y, en su caso, los datos relativos al dispositivo utilizado para detectar la infracción;

- d) información detallada sobre la clasificación jurídica de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial, las sanciones aplicables y otras consecuencias jurídicas de la infracción, incluida la información relativa a decisiones de privación del derecho a conducir (como la pérdida de puntos u otras restricciones impuestas al derecho a conducir), con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de la infracción;
- e) información detallada sobre dónde y cómo ejercer los derechos de defensa o recurrir la decisión de iniciar actuaciones sobre la infracción de tráfico en materia de seguridad vial, incluidos los requisitos para la admisibilidad de dicho recurso y el plazo para interponer el recurso, y sobre si se aplican procedimientos *in absentia* y en qué condiciones, con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de la infracción;
- f) cuando proceda, información relativa a las medidas adoptadas para identificar a la persona afectada de conformidad con el artículo 4 *ter* y las consecuencias de la falta de cooperación;
- g) cuando proceda, información detallada sobre el nombre, la dirección y el número internacional de cuenta bancaria (IBAN) de la autoridad en la que puede liquidarse la sanción pecuniaria impuesta, sobre el plazo para el pago y sobre métodos de pago alternativos, en particular aplicaciones informáticas específicas, siempre que dichos métodos sean accesibles tanto a residentes como a no residentes;
- h) información sobre las normas aplicables en materia de protección de datos, los derechos de los interesados y la disponibilidad de información adicional o referencia al lugar donde se puede obtener fácilmente dicha información con arreglo al artículo 13 de la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, incluida información sobre las fuentes de las que proceden los datos personales, o a los artículos 13 y 14 del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo; y
- i) cuando proceda, información detallada sobre si las sanciones por las infracciones contempladas en el artículo 2, apartado 1, pueden reducirse y de qué manera, incluso mediante el pago anticipado de una sanción pecuniaria.

3. La autoridad competente del Estado[...] miembro de la infracción velará por que, en caso de que un conductor no residente haya sido controlado *in situ* en un control en carretera y cuando la autoridad competente no haya hecho cumplir la sanción relacionada con la infracción cometida *in situ*, el conductor no residente reciba la notificación de infracción de tráfico contemplada en el apartado 2. Dicha notificación de infracción de tráfico se enviará al conductor no residente, según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción, después de la fecha de la infracción.

3 *bis*. La autoridad competente del Estado miembro de la infracción velará por que, en caso de que un conductor no residente haya sido controlado *in situ* en un control en carretera y cuando la autoridad competente haya hecho cumplir la sanción relacionada con la infracción cometida *in situ*, el conductor no residente reciba al menos la siguiente información:

- recibo de la transacción financiera o notificación de la imposición de una sanción pecuniaria que se habrá de pagar en un plazo específico;
- datos de contacto de la autoridad competente;
- información de las infracciones cometidas.

Esta información se facilitará en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de la infracción o en cualquier otra lengua oficial de la UE que la autoridad competente considere apropiada.

4. A petición de las personas afectadas, y según lo establecido en el Derecho nacional, la autoridad competente del Estado miembro de la infracción velará por que se conceda acceso a toda la información que obre en su poder relacionada con la investigación de una infracción en materia de seguridad vial contemplada en el artículo 2, apartado 1. El Estado miembro de la infracción podrá considerar solicitar dicha información como vía de recurso disponible contra la sanción impuesta, en cuyo caso informará de ello a la persona afectada en la notificación de infracción de tráfico de manera clara y concisa.

5. Los Estados miembros velarán por que el inicio de los plazos para que los no residentes ejerzan sus derechos de recurso o para la reducción de las sanciones, de conformidad con el apartado 2, letras e) e i), corresponda a la fecha de envío o recepción por correo postal o electrónico de la notificación de infracción de tráfico o de la decisión oficial sobre la responsabilidad de la persona afectada.».

7) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 5 bis

Envío de la notificación de infracción de tráfico y de documentos de seguimiento

1. La autoridad competente del Estado miembro de la infracción enviará la notificación de infracción de tráfico y los documentos de seguimiento a las personas afectadas por correo, mediante entrega certificada o por medios electrónicos de igual valor, de conformidad con el capítulo III, sección 7, del Reglamento (UE) 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁷.

2. La autoridad competente del Estado miembro de la infracción velarán por que la notificación de infracción de tráfico y cualquier documento de seguimiento se envíen según se define en el Derecho del Estado miembro de la infracción. Las notificaciones de infracciones de tráfico dirigidas al titular, propietario o usuario final de un vehículo se emitirán en un plazo máximo de doce meses desde la fecha de la infracción de tráfico contemplada en el artículo 2, apartado 1.

Artículo 5 bis 1

Asistencia mutua en el envío de la notificación de infracción de tráfico y de documentos de seguimiento

1. La autoridad competente del Estado miembro de la infracción podrá enviar la notificación de infracción de tráfico o los documentos de seguimiento a las personas afectadas a través de las autoridades del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia en los casos siguientes:

- a) la dirección de la persona a la que está destinado el documento es desconocida, incompleta o incierta;
- b) las normas procesales con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de la infracción exigen una prueba del envío del documento, distinta de la prueba que pueda obtenerse por correo, mediante entrega certificada o por medios electrónicos equivalentes;

³⁷ Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por el que se deroga la Directiva 1999/93/CE (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

- c) no ha sido posible enviar el documento por correo, mediante entrega certificada o por medios electrónicos equivalentes;
- d) el Estado miembro de la infracción tiene motivos justificados para considerar que el envío del documento por correo, mediante entrega certificada o por medios electrónicos equivalentes será ineficaz o inadecuada en ese caso concreto.

Las autoridades competentes del Estado miembro de la infracción y del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia se comunicarán a través de sus respectivos puntos de contacto nacionales.

2. El Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia velará por que la notificación de infracción de tráfico y los documentos de seguimiento que deban enviarse de conformidad con el apartado 1 se envíen de conformidad con su Derecho nacional o, cuando esté debidamente justificado, por un método específico solicitado por el Estado miembro de la infracción, a menos que dicho método sea incompatible con su Derecho nacional.

3. El Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia velarán por que la autoridad competente ofrezca una respuesta estructurada electrónicamente que incluya:

- a) en caso de que la entrega se realice con éxito, la fecha de envío y los datos sobre la persona que recibe el documento,
- b) en caso de que la entrega no se realice, se indicará el motivo por el que no se haya entregado la notificación de infracción de tráfico o el documento de seguimiento.

La respuesta de una entrega satisfactoria se considerará prueba del envío del documento.

Artículo 5 bis 2

Traducción de la notificación de infracción de tráfico y de documentos de seguimiento esenciales

1. Cuando la autoridad competente del Estado miembro de la infracción decida incoar procedimientos de seguimiento en relación con las infracciones de tráfico contempladas en el artículo 2, apartado 1, emitirá la notificación de infracción de tráfico y cualquier documento de seguimiento esencial en la lengua del documento de matriculación del vehículo.

A efectos del presente artículo, los documentos de seguimiento se considerarán esenciales si son necesarios para que la persona afectada entienda de qué se le acusa y para que pueda ejercer plenamente sus derechos de defensa. Dichos elementos incluyen, en concreto, los hechos sobre los que se basa la decisión notificada, la infracción cometida, la sanción impuesta, las vías de recurso disponibles contra dicha decisión, el plazo establecido a tal efecto y la identificación del órgano ante el que se deba interponer el recurso.

1 *bis*. Las autoridades competentes decidirán si un documento de seguimiento es esencial, en un caso determinado.

1 *ter*. Las autoridades competentes decidirán si resulta esencial cualquier otro documento, en un caso determinado.

1 *quater*. No se exigirá la traducción de pasajes de documentos esenciales que no sean pertinentes para permitir a las personas afectadas tener conocimiento del asunto en su contra, de conformidad con el apartado 1, párrafo segundo.

2. La autoridad competente del Estado miembro de la infracción permitirá a la persona afectada solicitar la recepción de los documentos de seguimiento en una lengua oficial de la UE distinta de la lengua del documento de matriculación del vehículo.

3. Los Estados miembros velarán por que la calidad de la traducción de la notificación de infracción de tráfico y de los documentos de seguimiento se ajuste, como mínimo, a lo establecido en el artículo 3, apartado 9, de la Directiva 2010/64/UE.

4. El Estado miembro de la infracción velará por que la notificación de infracción de tráfico y los documentos de seguimiento enviados a las personas afectadas sean revisados de manera eficaz y rápida por una autoridad competente con la facultad de adoptar decisiones jurídicamente vinculantes, a petición de la persona afectada si se alega que dichos documentos no cumplen lo dispuesto en el presente artículo, el artículo 5 *bis* y el artículo 5 *bis* 1.

8) Los artículos 6, 7 y 8 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 6

Presentación de informes y seguimiento

2. A más tardar el [cuatro años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], y posteriormente cada cuatro años, cada Estado miembro enviará a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva. El informe contendrá datos y estadísticas correspondientes a cada año natural del período de transmisión de informes.

3. El informe indicará el número de búsquedas automatizadas efectuadas por el Estado miembro de la infracción de conformidad con el artículo 4, apartado 1, y dirigidas al punto de contacto nacional del Estado miembro de matriculación, a raíz de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, que fueron cometidas en su territorio, junto con el tipo de infracciones para las que se presentaron solicitudes y el número estructurado de solicitudes fallidas por tipo de fallo. Esta información podrá basarse en los datos facilitados a través de Eucaris.

El informe incluirá asimismo una descripción de la situación a nivel nacional respecto del seguimiento dado a las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. La descripción especificará, como mínimo:

- a) el número total de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, registradas que fueron detectadas automáticamente o cuya persona afectada no fue identificada *in situ*;
- b) el número de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, registradas que fueron cometidas con vehículos matriculados en un Estado miembro distinto de aquel donde se cometió la infracción y que fueron detectadas automáticamente o cuya persona afectada no fue identificada *in situ*;
- c) el número de equipos de detección automática fijos o móviles, incluidas las cámaras de velocidad;

- d) el número de sanciones pecuniarias pagadas voluntariamente por no residentes;
- e) el número de solicitudes y respuestas de asistencia mutua transmitidas por vía electrónica de conformidad con el artículo 4 *bis*, apartado 3, y el número de tales solicitudes para las cuales no se facilitó la información;
- f) el número de solicitudes y respuestas de asistencia mutua transmitidas por vía electrónica de conformidad con el artículo 4 *bis* y el artículo 5 *bis* 1, apartado 1, y el número de tales solicitudes para las cuales no fue posible notificar los documentos.

4. La Comisión evaluará los informes enviados por los Estados miembros e informará sobre su contenido al Comité mencionado en el artículo 10 bis a más tardar seis meses después de la recepción de los informes de todos los Estados miembros.

Artículo 7

Obligaciones adicionales

La presente Directiva se entiende sin perjuicio del Derecho de la Unión en materia de protección de datos personales y ciberseguridad, en particular el Reglamento (UE) 2016/679, la Directiva (UE) 2016/680 y la Directiva (UE) 2002/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁸. Los Estados miembros velarán por que todos los datos personales tratados de conformidad con la presente Directiva solo se utilicen para el objetivo establecido en el artículo 1 de la presente Directiva.

Asimismo, también las entidades jurídicas en su calidad de propietarias, titulares o usuarias finales de vehículos sujetas al intercambio de datos contemplado en la presente Directiva tendrán derecho a obtener información sobre el tratamiento de sus datos.

Los Estados miembros se informarán mutuamente sobre los incidentes de ciberseguridad, notificados con arreglo al artículo 23 de la Directiva (UE) 2022/2555, cuando los incidentes se refieran a datos almacenados en nubes virtuales o físicas o en servicios de alojamiento de nubes.

³⁸ Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de ciberseguridad en toda la Unión, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 910/2014 y la Directiva (UE) 2018/1972 y por la que se deroga la Directiva (UE) 2016/1148 (Directiva SRI 2) (DO L 333 de 27.12.2022, p. 80).

Artículo 8

Portal de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial («portal CBE»)

1. La Comisión creará y mantendrá un portal CBE en línea, disponible en todas las lenguas oficiales de la Unión, dedicado a facilitar información a los usuarios de las vías públicas sobre las normas vigentes en los Estados miembros en el ámbito regulado por la presente Directiva. Esto incluirá procedimientos de recurso, multas de tráfico que se aplican a la persona afectada que ha cometido una infracción de tráfico, en su caso las repercusiones no financieras que se aplican y los regímenes y medios disponibles para el pago de multas de tráfico.

4. El portal CBE será compatible con la interfaz establecida en virtud del Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹ y con otros portales o plataformas con un propósito similar, como el Portal Europeo de e-Justicia.

5. Los Estados miembros facilitarán información actualizada a la Comisión, a efectos del presente artículo.

6. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer las especificaciones técnicas necesarias para el uso y el mantenimiento del portal CBE. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 2.».

9) Se insertan los artículos siguientes:

³⁹ Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

Apoyo financiero a la cooperación transfronteriza en las actividades de ejecución

La Comisión prestará apoyo financiero a iniciativas que contribuyan a la cooperación transfronteriza en la aplicación de las normas de tráfico en materia de seguridad vial en la Unión, en particular el intercambio de mejores prácticas, la aplicación de metodologías y técnicas inteligentes de control del cumplimiento en los Estados miembros, el aumento del desarrollo de capacidades de las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento de la normativa y campañas de sensibilización en relación con las acciones de ejecución transfronterizas.

Artículo 8 ter

Asistencia mutua en actividades de ejecución

1. Los Estados miembros se prestarán asistencia entre sí en materia de ejecución en caso de impago de una multa de tráfico impuesta por la comisión de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1.
2. Tras el envío de la notificación de infracción de tráfico a la persona afectada y en caso de impago de la multa de tráfico impuesta por la autoridad competente del Estado miembro de la infracción, esta última podrá solicitar a la autoridad competente del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia asistencia para la ejecución de las decisiones administrativas sobre multas de tráfico relacionadas con las infracciones de tráfico en materia de seguridad contempladas en el artículo 2, apartado 1.
3. La solicitud de asistencia deberá cumplir los siguientes requisitos:
 - a) la decisión sobre una multa de tráfico será de carácter administrativo, definitiva y ejecutable de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables del Estado miembro solicitante;
 - b) el Estado miembro de la infracción está en posesión de una prueba de envío a la persona afectada de la solicitud de pago de la multa de tráfico;

- c) se ha informado a la persona afectada y esta ha tenido la oportunidad de recurrir la decisión administrativa por la que se le impone una multa de tráfico de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables del Estado miembro de la infracción, y
- d) la multa de tráfico es superior a 70 €.

4. La autoridad competente del Estado[...] miembro de la infracción transmitirá la solicitud relativa a la asistencia mutua a que se refiere el apartado 1 del presente artículo al Estado miembro de matriculación o al Estado miembro de residencia mediante un formulario estructurado electrónicamente.

5. Si la persona afectada puede demostrar que se ha realizado el pago[...] de la multa de tráfico, la autoridad competente del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia lo notificará sin demora a la autoridad competente del Estado miembro de la infracción.

6. Las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia reconocerán sin más trámite la decisión administrativa relativa a una multa de tráfico que haya sido transmitida con arreglo al presente artículo y adoptarán de inmediato todas las medidas necesarias para su ejecución, a menos que dichas autoridades competentes decidan alegar uno de los motivos para denegar el reconocimiento o la ejecución establecidos en el apartado 8.

7. La ejecución de la decisión relativa a una multa de tráfico se [...] regirá por las disposiciones legales y reglamentarias aplicables del Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia.

8. La autoridad competente del Estado miembro que reciba la solicitud podrá denegar el reconocimiento y la ejecución de la decisión administrativa relativa a una multa de tráfico si se establece que:

- a) la ejecución de la decisión relativa a una multa de tráfico es contraria al principio de *non bis in idem*;
- b) existe inmunidad en virtud del Derecho del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia que hace imposible ejecutar la decisión administrativa relativa a una multa de tráfico;

- c) la decisión relativa a una multa de tráfico ya no es ejecutable de conformidad con la legislación del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia debido al tiempo transcurrido;
- d) la decisión relativa a una multa de tráfico no es definitiva;
- e) la decisión relativa a una multa de tráfico o al menos su contenido esencial no se ha traducido a la lengua oficial de la UE del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia;
- f) la solicitud es incompleta y las autoridades competentes del Estado miembro de la infracción no pueden completarla, o
- g) se han infringido derechos fundamentales o principios jurídicos fundamentales consagrados en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea⁴⁰.

Si se rechaza una solicitud, la autoridad competente del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia se lo notificará a la autoridad competente del Estado miembro de la infracción, indicando los motivos del rechazo.

9. La cantidad de dinero obtenida de la ejecución de la decisión relativa a una multa de tráfico corresponderá al Estado miembro de matriculación o al Estado miembro de residencia, salvo que el Estado miembro de la infracción y el Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia hayan acordado otra cosa. El dinero se cobrará en la moneda del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia, según se solicite.

10. Los apartados 1 a 9 no impedirán la aplicación de la Decisión Marco 2005/214/JAI, de acuerdos bilaterales o multilaterales ni de acuerdos entre Estados miembros, en la medida en que dichos acuerdos o arreglos contribuyan a simplificar o facilitar los procedimientos para la ejecución de las sanciones pecuniarias en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.»

⁴⁰ DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

- 10) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Actos delegados

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 para modificar el anexo a fin de actualizarlo a la luz del progreso técnico o cuando así lo requieran actos jurídicos de la Unión directamente relacionados con la actualización del anexo.».

- 11) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 10 bis

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴¹.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.».

- 12) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

Informe de la Comisión

La Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva por parte de los Estados miembros a más tardar dieciocho meses después de la recepción de los informes contemplados en el artículo 6, apartado 2, de todos los Estados miembros.».

⁴¹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- 13) El anexo I se sustituye por el texto que figura en el anexo de la presente Directiva.
- 14) Se suprime el anexo II.

Artículo 1 bis

Transmisión transitoria de informes

A más tardar el 6 de mayo de 2026, los Estados miembros enviarán a la Comisión un informe completo de conformidad con los párrafos segundo y tercero del presente artículo.

En el informe completo se indicará el número de búsquedas automatizadas efectuadas por el Estado miembro de la infracción dirigidas al punto de contacto nacional del Estado miembro de matriculación, a raíz de infracciones cometidas en su territorio, junto con el tipo de infracciones para las que se presentaron solicitudes y el número de solicitudes fallidas.

El informe completo incluirá asimismo una descripción de la situación a nivel nacional respecto del seguimiento dado a las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, sobre la base de la proporción de tales infracciones que han dado lugar a notificaciones de infracciones de tráfico.

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor, a más tardar el [*insértese: tres años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente

«Anexo

Elementos de datos necesarios para efectuar la búsqueda a que se refiere el artículo 4, apartado 1

1. Elementos de datos de la búsqueda inicial (solicitud saliente)

Elemento	O/F (1)	Observaciones
Estado miembro de matriculación	O	Signo distintivo(2) del Estado miembro de matriculación del vehículo detectado
Datos registrales	O	Número de matrícula completo del vehículo detectado
Datos relativos a la infracción	O	
Estado miembro de la infracción	O	Signo distintivo(3) del Estado miembro de la infracción
Fecha de referencia de la infracción	O	
Hora de referencia de la infracción	O	
Finalidad de la búsqueda	O	<p>Código del tipo de infracción de tráfico contemplada en el artículo 2, apartado 1</p> <p>1. = Exceso de velocidad</p> <p>2. = Conducción en estado de embriaguez</p> <p>3. = No utilización del cinturón de seguridad</p> <p>4. = No detención ante un semáforo en rojo</p> <p>5. = Circulación por un carril prohibido</p> <p>10. = Conducción bajo los efectos de drogas</p> <p>11. = No utilización del casco de protección</p> <p>12. = Utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción</p> <p>[...] = No mantenimiento de una distancia suficiente con el vehículo precedente</p> <p>[...] = Adelantamiento peligroso</p> <p>[...] = Estacionamiento peligroso</p> <p>[...] = Franqueo de una o varias líneas continuas</p> <p>[...] = Circulación en sentido contrario</p> <p>[...] = Inobservancia de las normas sobre la creación y el uso de carriles de emergencia</p> <p>[...] = Utilización de un vehículo sobrecargado</p>

		[...] = Inobservancia de las normas sobre restricciones de acceso de los vehículos [...] = Delito de fuga [...] = Inobservancia de las normas en un paso a nivel ferroviario
--	--	--

(¹) O = Comunicación obligatoria del elemento de datos, F = Comunicación facultativa del elemento de datos.

(²) (³) Signo distintivo de conformidad con el artículo 37 de la Convención de Viena, de 8 de noviembre de 1968, celebrada bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

2. Elementos de datos proporcionados como resultado de la búsqueda inicial realizada de conformidad con el artículo 4, apartado 1

Parte I. Datos de los vehículos

Elemento	O/F (⁴)	Observaciones (⁵)
Datos registrales	O	(Código A) Número de matrícula completo del vehículo solicitado
Número de bastidor/NIV	O	(Código E) Número de bastidor/NIV completo del vehículo solicitado
Estado miembro de matriculación	O	Signo distintivo(⁶) del Estado miembro de matriculación del vehículo solicitado
Marca	O	(Código D.1) Marca del vehículo solicitado, por ejemplo Ford, Opel, Renault
Modelo comercial del vehículo	O	(Código D.3) Modelo comercial del vehículo solicitado, por ejemplo Focus, Astra, Megane
Código de categoría UE	O	(Código J) Por ejemplo, N1, M2, N2, L, T
Fecha de matriculación	O	(Código I) Fecha de la última matriculación del vehículo solicitado
Lengua	O	Lengua del documento de matriculación del vehículo
Investigaciones anteriores	F	Fechas de investigaciones anteriores sobre el vehículo solicitado
Fecha de la primera matriculación del vehículo	O	(Código B)
Masa máxima en carga técnicamente admisible, excepto para motocicletas	O	(Código F.1)
Masa máxima en carga admisible del vehículo en circulación en el Estado miembro de matriculación	O	(Código F.2)
Masa máxima en carga admisible del vehículo completo en servicio en el	O	(Código F.3)

Estado miembro de matriculación		
Masa del vehículo en circulación con carrocería, y con dispositivo de acoplamiento si se trata de un vehículo tractor en circulación de categoría distinta a la M1	O	(Código G)
(L) Número de ejes	O	(Código L)
(M) Distancia entre ejes (en mm)	O	(Código M)
(N) Para los vehículos cuya masa total exceda de 3 500 kg, distribución, entre los ejes, de la masa máxima en carga técnicamente admisible: (N.1) Eje 1 (en kg) (N.2) Eje 2 (en kg), en su caso (N.3) Eje 3 (en kg), en su caso (N.4) Eje 4 (en kg), en su caso (N.5) Eje 5 (en kg), en su caso	O	(Código N) (Código N.1) (Código N.2) (Código N.3) (Código N.4) (Código N.5)
(O) Masa máxima remolcable técnicamente admisible del remolque: (O.1) Frenado (en kg) (O.2) No frenado (en kg)	O	(Código O) (Código O.1) (Código O.2)
(P) motor: (P.3) Tipo de combustible o de fuente de energía	O	(Código P) (Código P.3)
Tipo EURO	O	(Código V.9)

(4) O = Comunicación obligatoria del elemento de datos, F = Comunicación facultativa del elemento de datos.

(5) Códigos armonizados según los anexos I y II de la Directiva 1999/37/CE del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

(6) Signo distintivo de conformidad con el artículo 37 de la Convención de Viena, de 8 de noviembre de 1968, celebrada bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Parte II. Datos relativos a los titulares y propietarios de los vehículos

Elemento	O/F (7)	Observaciones (8)
Datos relativos a los titulares del vehículo		(Código C.1) Los datos se refieren al titular del certificado concreto de matriculación.
Nombre (denominación social) del titular	O	(Código C.1.1) Se utilizarán campos distintos para los apellidos, los infijos, los títulos, y se comunicarán los apellidos en formato de impresión.
Nombre	O	(Código C.1.2) Se utilizarán campos distintos para los nombres de pila y las iniciales, y se comunicará el nombre en formato de impresión.
Dirección	O	(Código C.1.3) Se utilizarán campos distintos para la calle, el número de la casa y el anexo, el código postal, el lugar de residencia, el país de residencia, etc., y se comunicará la dirección en formato de impresión.
Sexo	F	Hombre, mujer
Fecha de nacimiento	O	
Persona jurídica	O	Persona física o jurídica
Lugar de nacimiento	F	
Número de identificación	F	Un identificador que solo se aplique a la persona o empresa.
Datos relativos a los propietarios del vehículo		(Código C.2) Los datos se refieren al propietario del vehículo.
Apellidos de los propietarios (Nombre de la empresa)	O	(Código C.2.1)
Nombre	O	(Código C.2.2)
Dirección	O	(Código C.2.3)
Sexo	F	Hombre, mujer
Fecha de nacimiento	O	
Persona jurídica	O	Persona física o jurídica
Lugar de nacimiento	F	
Número de identificación	O	Un identificador que solo se aplique a la persona o empresa.

(e) O = Comunicación obligatoria del elemento de datos cuando figure en el registro nacional de un Estado miembro. F = Comunicación facultativa del elemento de datos.

(8) Códigos armonizados según los anexos I y II de la Directiva 1999/37/CE del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

Parte III. Datos relativos a los usuarios finales de los vehículos

Elemento	O/F (e)	Observaciones
Datos relativos a los usuarios finales del vehículo		Los datos se refieren al usuario final del vehículo.
Nombre de los usuarios finales según el registro	O	Se utilizarán campos distintos para los apellidos, los infijos, los títulos, y se comunicarán los apellidos en formato de impresión.
Nombre	O	Se utilizarán campos distintos para los nombres de pila y las iniciales, y se comunicará el nombre en formato de impresión.
Dirección	O	Se utilizarán campos distintos para la calle, el número de la casa y el anexo, el código postal, el lugar de residencia, el país de residencia, etc., y se comunicará la dirección en formato de impresión.
Sexo	F	Hombre, mujer
Fecha de nacimiento	O	
Lugar de nacimiento	F	
Número de identificación	O	Un identificador que solo se aplique a la persona.

(e) O = Comunicación obligatoria del elemento de datos cuando figure en el registro nacional de un Estado miembro. F = Comunicación facultativa del elemento de datos.

Parte IV. Datos relativos a los titulares y propietarios anteriores de los vehículos, con arreglo al artículo 4, apartado 3

Elemento	O/F ⁽¹⁰⁾	Observaciones ⁽¹¹⁾
Datos relativos a los titulares anteriores del vehículo		(Código C.1) Los datos se refieren al titular del certificado concreto de matriculación.
Apellidos de los titulares anteriores (Nombre de la empresa)	O	(Código C.1.1) Se utilizarán campos distintos para los apellidos, los infijos, los títulos, y se comunicarán los apellidos en formato de impresión.
Nombre	O	(Código C.1.2) Se utilizarán campos distintos para los nombres de pila y las iniciales, y se comunicará el nombre en formato de impresión.
Dirección	O	(Código C.1.3) Se utilizarán campos distintos para la calle, el número de la casa y el anexo, el código postal, el lugar de residencia, el país de residencia, etc., y se comunicará la dirección en formato de impresión.
Sexo	F	Hombre, mujer
Fecha de nacimiento	O	
Persona jurídica	O	Persona física o jurídica
Lugar de nacimiento	F	
Número de identificación	F	Un identificador que solo se aplique a la persona o empresa.
Datos relativos a los propietarios anteriores del vehículo		(Código C.2) Los datos se refieren al propietario anterior del vehículo.
Apellidos de los propietarios anteriores (Nombre de la empresa)	O	(Código C.2.1)
Nombre	O	(Código C.2.2)
Dirección	O	(Código C.2.3)
Sexo	F	Hombre, mujer
Fecha de nacimiento	O	
Persona jurídica	O	Persona física o jurídica
Lugar de nacimiento	F	
Número de identificación	F	Un identificador que solo se aplique a la persona o empresa.

(⁹⁹) O = Comunicación obligatoria del elemento de datos cuando figure en el registro nacional de un Estado miembro, F = Comunicación facultativa del elemento de datos.

(¹⁰⁰) Códigos armonizados según los anexos I y II de la Directiva 1999/37/CE del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

Parte V. Datos relativos a los usuarios finales anteriores de los vehículos, con arreglo al artículo 4, apartado 3

Elemento	O/F (¹⁰⁰)	Observaciones
Datos relativos a los usuarios finales anteriores del vehículo		Los datos se refieren al usuario final anterior del vehículo.
Nombre de los usuarios finales anteriores según el registro	O	Se utilizarán campos distintos para los apellidos, los infijos, los títulos, y se comunicarán los apellidos en formato de impresión.
Nombre	O	Se utilizarán campos distintos para los nombres de pila y las iniciales, y se comunicará el nombre en formato de impresión.
Dirección	O	Se utilizarán campos distintos para la calle, el número de la casa y el anexo, el código postal, el lugar de residencia, el país de residencia, etc., y se comunicará la dirección en formato de impresión.
Sexo	F	Hombre, mujer
Fecha de nacimiento	O	
Lugar de nacimiento	F	
Número de identificación	O	Un identificador que solo se aplique a la persona.

(¹⁰⁰) O = Comunicación obligatoria del elemento de datos cuando figure en el registro nacional de un Estado miembro, F = Comunicación facultativa del elemento de datos.