



Βρυξέλλες, 1 Μαρτίου 2023
(OR. en)

6792/23

**Διοργανικός φάκελος:
2023/0052 (COD)**

**TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250**

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	1 Μαρτίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 126 final
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 126 final.

συνημμ.: COM(2023) 126 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα αιτιολογική έκθεση συνοδεύει την πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια¹ (στο εξής: οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών).

Η οδική ασφάλεια στην ΕΕ έχει βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία 20 χρόνια. Ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα μειώθηκε κατά 61,5 %, από περίπου 51 400 το 2001 σε περίπου 19 800 το 2021. Ωστόσο, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας δεν ήταν αρκετά έντονη ώστε να επιτευχθεί η πολιτική φιλοδοξία της ΕΕ να μειωθεί ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά 50 % μεταξύ 2001 και 2010 και κατά επιπλέον 50 % μεταξύ 2011 και 2020 (δηλαδή κατά 75 % μεταξύ 2001 και 2020), η οποία απορρέει από μια σειρά στρατηγικών εγγράφων που εξέδωσε η Επιτροπή τις τελευταίες δύο δεκαετίες, όπως η *Λευκή Βίβλος για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010*² ή η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Προς έναν ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020»³. Ο αναφερόμενος αριθμός των περίπου 18 800 θανάτων από οδικά ατυχήματα το 2020 εξακολουθεί να υπερβαίνει κατά πολύ την τιμή-στόχο, παρά την εντυπωσιακή ετήσια μείωση κατά πάνω από 17 % σε σχέση με τον αντίστοιχο αριθμό θανάτων από οδικά ατυχήματα για το 2019, ο οποίος ωστόσο επηρεάστηκε σημαντικά από την άνευ προηγουμένου μείωση του όγκου της οδικής κυκλοφορίας μετά την πανδημία COVID-19⁴.

Κατά τα έτη πριν από το 2020, ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων δεν μειώθηκε σχεδόν καθόλου. Η εν λόγω επιβράδυνση, που είχε ήδη εμφανιστεί γύρω στο 2014, ώθησε τους υπουργούς Μεταφορών της ΕΕ να εκδώσουν υπουργική δήλωση για την οδική ασφάλεια στο άτυπο Συμβούλιο Μεταφορών στη Βαλέτα τον Μάρτιο του 2017⁵. Στην εν λόγω δήλωση, τα κράτη μέλη κάλεσαν την Επιτροπή να διερευνήσει την ενίσχυση του νομικού πλαισίου της Ένωσης για την οδική ασφάλεια, ώστε να αντιστραφεί αυτή η στασιμότητα.

Τον Ιούνιο του 2019, η Επιτροπή δημοσίευσε το *πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 — Συνστάσεις για τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών»*⁶. Σε αυτό, η Επιτροπή πρότεινε νέους ενδιάμεσους στόχους για τη μείωση του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα κατά 50 % μεταξύ 2020 και 2030, όπως συνιστάται στη διακήρυξη της Βαλέτας. Η Επιτροπή στήριξε το εν λόγω πλαίσιο πολιτικής στη λεγόμενη «προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος», η οποία θεωρεί ότι οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί σε οδικές συγκρούσεις είναι σε μεγάλο

¹ ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

⁴ Κατά τη διάρκεια του πρώτου περιορισμού της κυκλοφορίας τον Απρίλιο του 2020, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών (ETSC) ανέφερε μείωση κατά 70-85 % του όγκου της κυκλοφορίας στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Βλέπε: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf τον Ιούνιο του 2017, το Συμβούλιο εξέδωσε συμπεράσματα για την οδική ασφάλεια, με τα οποία υιοθετείται η διακήρυξη της Βαλέτας (βλ. έγγραφο 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

βαθμό αποτρέψιμοι, αν και συγκρούσεις θα συνεχίσουν να συμβαίνουν. Η διασυνοριακή επιβολή των τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια αποτελεί έναν από τους κύριους πυλώνες του συστήματος, καθώς μειώνει την ατιμωρησία των αλλοδαπών οδηγών. Η *Στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα*⁷ του 2020 έθεσε το ορόσημο της μείωσης του αριθμού των νεκρών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς στην ΕΕ σε σχεδόν μηδενικό επίπεδο έως το 2050 και ανακοίνωσε την αναθεώρηση της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών στο πλαίσιο του Εμβληματικού τομέα 10 «*Ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών*». Στη συνέχεια, η εν λόγω πρωτοβουλία συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα II του προγράμματος εργασίας της Επιτροπής για το 2022 (πρωτοβουλίες του προγράμματος REFIT), υπό τον τίτλο «*Μια νέα ώθηση για την ευρωπαϊκή δημοκρατία*»⁸.

Είναι σημαντικό ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε ψήφισμα σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030⁹ τον Οκτώβριο του 2021. Αν και το Κοινοβούλιο αναγνωρίζει την πρόοδο που έχει σημειωθεί, κάλεσε την Επιτροπή να επανεξετάσει την οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, καθώς το υφιστάμενο πλαίσιο «(...) δεν διασφαλίζει επαρκώς τη διεξαγωγή ερευνών για τις τροχαίες παραβάσεις για την επιβολή ποινών (...)».

Η εν λόγω πρωτοβουλία βασίζεται στην ισχύουσα οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, η οποία 1) καθιέρωσε την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών μέσω καθορισμένων εθνικών σημείων επαφής, η οποία συμβάλλει στον εντοπισμό του ιδιοκτήτη/κατόχου του οχήματος που είναι ταξινομημένο στο εξωτερικό και με το οποίο έχει διαπραχθεί η παράβαση· 2) καθόρισε το Ευρωπαϊκό Σύστημα Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (Eucaris) ως την προτιμώμενη πλατφόρμα ΤΠ για την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων· 3) έχει εφαρμοστεί στην πράξη κυρίως σε διασυνοριακές περιπτώσεις όπου οι τροχαίες παραβάσεις εντοπίζονται εξ αποστάσεως με αυτόματο ή χειροκίνητο εξοπλισμό ανίχνευσης, κυρίως με κάμερες (δηλαδή χωρίς να σταματήσει το όχημα και/ή χωρίς επιτόπια ταυτοποίηση του οδηγού)· 4) κάλυψε οκτώ τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια: υπερβολική ταχύτητα, μη χρήση της ζώνης ασφαλείας, παραβίαση φωτεινού κόκκινου σηματοδότη, οδήγηση σε κατάσταση μέθης, οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών, μη χρήση προστατευτικού κράνους, χρήση απαγορευμένης λωρίδας και παράνομη χρήση κινητού τηλεφώνου ή άλλων συσκευών επικοινωνίας κατά την οδήγηση· 5) καθόρισε τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να κοινοποιηθεί η παράβαση στον ενδιαφερόμενο, συμπεριλαμβανομένου του γλωσσικού καθεστώτος – παρείχε επίσης ένα (μη υποχρεωτικό) υπόδειγμα για την ενημερωτική επιστολή που πρέπει να αποσταλεί· 6) αύξησε την ευαισθητοποίηση των πολιτών απαιτώντας από τα κράτη μέλη να ενημερώσουν την Επιτροπή για τους ισχύοντες οδικούς κανόνες για την οδική ασφάλεια και να τους καταστήσουν διαθέσιμους σε δικτυακό τόπο σε όλες τις επίσημες γλώσσες¹⁰.

Η συνοδευτική εκτίμηση επιπτώσεων¹¹ της πρώτης πρότασης για την οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών του 2008 εκτιμούσε ότι οι οδηγοί μη μόνιμοι κάτοικοι αντιστοιχούσαν περίπου στο 5 % της οδικής κυκλοφορίας στην ΕΕ (σε όρους οχηματοχιλιομέτρων), αλλά διέπρατταν περίπου το 15 % των παραβάσεων υπέρβασης ταχύτητας. Ως εκ τούτου, είναι σχετικά πιο πιθανό να διαπράξουν παραβάσεις υπέρβασης

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Πρωτοβουλία αριθ. 26 στο παράρτημα II του εγγράφου COM(2021) 645 final.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_EL.pdf

¹⁰ Ο δικτυακός τόπος «Going Abroad» της Επιτροπής:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_el.htm

¹¹ SEC(2008) 351.

ταχύτητας από ό,τι οι μόνιμοι κάτοικοι οδηγοί. Ένας από τους λόγους που εντοπίστηκαν ήταν ότι οι μη μόνιμοι κάτοικοι θεωρούσαν ότι ήταν λιγότερο πιθανό να τους επιβληθούν κυρώσεις όταν οδηγούσαν σε κράτος μέλος στο οποίο δεν διέμεναν και ότι ήταν λιγότερο πιθανό να βρεθούν αντιμέτωποι με κάποια ένδικη διαδικασία εάν δεν πλήρωναν τα πρόστιμα που επέβαλαν οι αλλοδαπές αρχές. Παρόλο που η ισχύουσα οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών συνέβαλε στην άρση της ανωνυμίας των αλλοδαπών παραβατών αυξάνοντας εντυπωσιακά τον αριθμό των διερευνώμενων διασυνοριακών υποθέσεων, απέδειξε επίσης τους περιορισμούς της, δεδομένου ότι η αποτρεπτική της επίδραση δεν ήταν επαρκής για την άρση της ατιμωρησίας των παραβατών.

Η παρούσα πρωτοβουλία αποσκοπεί στην περαιτέρω ενίσχυση της οδικής ασφάλειας με την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών σε άλλες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια και τον εξορθολογισμό (δηλαδή την απλούστευση, ψηφιοποίηση και βελτίωση) της διερεύνησης τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια που διαπράττονται στο εξωτερικό, διευκολύνοντας έτσι τη διασυνοριακή επιβολή κυρώσεων. Αποσκοπεί επίσης στη βελτίωση της προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων. Οι στόχοι για την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει η οδηγία είναι:

1. Αύξηση της συμμόρφωσης των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων με πρόσθετους οδικούς κανόνες σχετικούς με την οδική ασφάλεια: Η επικίνδυνη συμπεριφορά συμβάλλει σε μεγάλο αριθμό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών στο οδικό δίκτυο. Η πρόληψη τέτοιων επικίνδυνων συμπεριφορών μέσω της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών σε άλλες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια και, ως εκ τούτου, η μείωση της ατιμωρησίας είναι καίριας σημασίας. Όταν τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβάλλουν αποτελεσματικές κυρώσεις στους παραβάτες από άλλα κράτη μέλη, ώστε να διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση των οδηγών ασχέτως αν είναι μόνιμοι κάτοικοι ή όχι, μειώνεται σοβαρά η αξιοπιστία των προσπαθειών επιβολής του νόμου.
2. Εξορθολογισμός των διαδικασιών αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών κατά τη διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια: Η αξιολόγηση της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών του 2016¹² εντόπισε τους ακόλουθους κύριους λόγους που εμποδίζουν την εφαρμογή της δικαιοσύνης σε παραβάτες μη μόνιμους κατοίκους: 1) περίπου το ήμισυ των εντοπισμένων τροχαίων παραβάσεων που διαπράχθηκαν από μη μόνιμους κατοίκους δεν διερευνήθηκε· 2) περίπου το ήμισυ των χρηματικών ποινών για τις τροχαίες παραβάσεις που είχαν διερευνηθεί δεν είχαν επιβληθεί επιτυχώς· 3) σχεδόν όλες οι παραβάσεις στις οποίες οι παραβάτες αρνήθηκαν να πληρώσουν χρηματικές ποινές δεν εκτελέστηκαν - οι ποινές που εκτελέστηκαν επιτυχώς οφείλονταν ουσιαστικά σε εθελοντικές πληρωμές. Οι κυριότεροι λόγοι για τις ελλείψεις που εντοπίστηκαν ήταν η επαχθής, χρονοβόρα και, ως εκ τούτου, ελλιπής αμοιβαία συνδρομή και συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών κατά τη διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια και οι ελλείψεις στην επιβολή κυρώσεων μετά την ανταλλαγή δεδομένων σχετικών με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, ιδίως όταν ισχύουν διαφορετικά νομικά καθεστώτα ευθύνης.
3. Ενίσχυση της προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων, συμπεριλαμβανομένης της εναρμόνισης με τους νέους κανόνες

¹² SWD(2016) 355 final.

της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα: Η Επιτροπή έλαβε αρκετές καταγγελίες πολιτών σχετικά με τον (μη) σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων, ειδικά όσον αφορά τις προσφυγές κατά υποτιθέμενων τροχαίων παραβάσεων που διαπράχθηκαν στο εξωτερικό (ιδίως για ελλειπείς ή ασαφείς πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες προσφυγής), την έλλειψη αποδεικτικών στοιχείων, τις διαφορετικές προθεσμίες για μόνιμους και μη μόνιμους κατοίκους όσον αφορά την παράδοση των ειδοποιήσεων επιβολής προστίμου/ενημερωτικών επιστολών, την ανεπαρκή επίδοση εγγράφων, συμπεριλαμβανομένων των ελλειπών μεταφράσεων και τα προβλήματα πρόσβασης σε συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τις διαπραχθείσες παραβάσεις και τους τρόπους διακανονισμού των χρηματικών ποινών. Τέλος, η πρόταση διασφαλίζει την εναρμόνιση με τη νέα νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα¹³, η οποία εγκρίθηκε στο μεσοδιάστημα.

Λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι ανωτέρω στόχοι και τα συναφή προβλήματα αντιμετωπίζονται από την πρωτοβουλία παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 3 της παρούσας αιτιολογικής έκθεσης.

Για να εξασφαλιστεί μια συνεκτική προσέγγιση στη διασυνοριακή επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, καταρτίζεται μια δέσμη διαπραγματεύσεων, η οποία αποτελείται από τρεις πρωτοβουλίες – εκτός από την παρούσα πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, περιλαμβάνει επίσης μια πρόταση για μια νέα οδηγία για την άδεια οδήγησης (που θα αντικαταστήσει την οδηγία 2006/126/ΕΚ για την άδεια οδήγησης¹⁴ (στο εξής: οδηγία για την άδεια οδήγησης) και μια πρόταση για μια νέα οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ισχύ σε ολόκληρη την Ένωση της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η προτεινόμενη αναθεώρηση της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών συνάδει με τη λοιπή νομοθεσία της ΕΕ για την οδική ασφάλεια. Η εν λόγω αναθεώρηση 1) παραπέμπει στην οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα ταξινόμησης οχημάτων¹⁵ όσον αφορά την ταξινόμηση των στοιχείων των δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων· 2) επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών στην παράβαση της χρήσης υπερφορτωμένου οχήματος, έχοντας επομένως στενή σχέση με την εφαρμογή της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου για τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις ορισμένων οχημάτων¹⁶. 3) συμπληρώνει την οδηγία για την άδεια οδήγησης, επιτρέποντας τη χρήση προσωπικών δεδομένων από μητρώα αδειών οδήγησης για τη διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια, την ενημέρωση των παραβατών σχετικά με τις εφαρμοζόμενες κυρώσεις που

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1) και οδηγία (ΕΕ) 2016/680 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 89).

¹⁴ ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18

¹⁵ ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57

¹⁶ Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

επηρεάζουν το δικαίωμά τους να οδηγούν και την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Υπάρχει ήδη ένα ευρύτερο σύνολο υφιστάμενων νομικών μέσων και εν εξελίξει πρωτοβουλιών σε επίπεδο Ένωσης, ιδίως στον τομέα της αστυνομικής και δικαστικής συνεργασίας, τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη σε σχέση με την παρούσα πρωτοβουλία, όπως οι υφιστάμενες διαδικασίες διασυνοριακής διερεύνησης στο πλαίσιο της Σύμβασης για την αμοιβαία δικαστική συνδρομή σε ποινικές υποθέσεις μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹⁷, της ευρωπαϊκής εντολής έρευνας¹⁸ και των αποφάσεων Prüm, οι οποίες βρίσκονται υπό αναθεώρηση¹⁹. Ωστόσο, η παρούσα πρόταση προβλέπει συγκεκριμένες απλουστευμένες και ψηφιοποιημένες διαδικασίες που αποσκοπούν στην ταυτοποίηση του προσώπου που ευθύνεται για τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια και στις διαδικασίες επίδοσης εγγράφων, οι οποίες παρεκκλίνουν από τις προαναφερόμενες νομικές πράξεις, προκειμένου να διευκολυνθούν εκατομμύρια αυτόματα εντοπισμένες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, οι οποίες συχνά χαρακτηρίζονται ως διοικητικές. Όπως και η ισχύουσα έκδοση της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, η πρόταση διατηρεί ισχυρούς δεσμούς με την απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ²⁰, και συγκεκριμένα στην περίπτωση μη καταβολής χρηματικής ποινής. Προωθεί την αποτελεσματική εφαρμογή της απόφασης-πλαισίου βελτιώνοντας την ταυτοποίηση των προσώπων που ευθύνονται για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια και την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων.

Η παρούσα πρόταση αναφέρεται επίσης 1) στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 910/2014 σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές²¹ για να διασφαλιστεί το νομικό αποτέλεσμα και το παραδεκτό της ενημερωτικής επιστολής και των εγγράφων παρακολούθησης που αποστέλλονται και λαμβάνονται με τη χρήση ηλεκτρονικής υπηρεσίας συστημένης παράδοσης· 2) στην οδηγία 2010/64/ΕΕ σχετικά με το δικαίωμα διερμηνείας και μετάφρασης κατά την ποινική διαδικασία²² για να διασφαλιστεί η τυπική ποιότητα της μετάφρασης της ενημερωτικής επιστολής και των εγγράφων παρακολούθησης και για να διασφαλιστεί ότι ποινικές διαδικασίες που απαιτούν ειδικές εγγυήσεις για τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα, οι δικονομικές εγγυήσεις για υπόπτους και κατηγορούμενους δεν επηρεάζονται από την εφαρμογή της αναθεωρημένης οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών· 3) στην οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο κυβερνοασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση²³ για να διασφαλιστεί η

¹⁷ Πράξη του Συμβουλίου, της 29ης Μαΐου 2000, για την κατάρτιση, σύμφωνα με το άρθρο 34 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, της σύμβασης για την αμοιβαία δικαστική συνδρομή επί ποινικών υποθέσεων μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (ΕΕ C 197 της 12.7.2000, σ. 1).

¹⁸ Οδηγία 2014/41/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, περί της ευρωπαϊκής εντολής έρευνας σε ποινικές υποθέσεις (ΕΕ L 130 της 1.5.2014, σ. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ Απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης επί χρηματικών ποινών (ΕΕ L 76 της 22.3.2005, σ. 16).

²¹ Κανονισμός (ΕΕ) 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά και την κατάργηση της οδηγίας 1999/93/ΕΚ (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 73).

²² Οδηγία 2010/64/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με το δικαίωμα σε διερμηνεία και μετάφραση κατά την ποινική διαδικασία (ΕΕ L 280 της 26.10.2010, σ. 1).

²³ Οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2022 σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο κυβερνοασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση, την τροποποίηση

ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με αναφερόμενα περιστατικά κυβερνοασφάλειας, όταν τα επεξεργασμένα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα αποθηκεύονται με τη χρήση νεφών ή υπηρεσιών φιλοξενίας νεφών· 4) στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1724 σχετικά με την ενιαία ψηφιακή πύλη²⁴ για να διασφαλιστεί η συμβατότητα της ειδικής ψηφιακής πύλης που αναφέρεται στο κεφάλαιο 4 της παρούσας αιτιολογικής έκθεσης και της δικτυακής πύλης «Your Europe» της Επιτροπής· 5) στις οδηγίες 2012/13/ΕΕ²⁵, 2013/48/ΕΕ²⁶, (ΕΕ) 2016/343²⁷, (ΕΕ) 2016/800²⁸, (ΕΕ) 2016/1919²⁹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για να διασφαλιστεί ότι ποινικές διαδικασίες που απαιτούν ειδικές εγγυήσεις για τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα και ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά όργανα της Ένωσης³⁰, οι δικονομικές εγγυήσεις για υπόπτους και κατηγορούμενους δεν επηρεάζονται από την εφαρμογή της αναθεωρημένης οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών.

Όπως αναφέρεται στους στόχους της παρούσας πρωτοβουλίας, η νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα έχει μεταρρυθμιστεί. Ειδικότερα, η οδηγία (ΕΕ) 2016/680 (οδηγία για την προστασία των δεδομένων στο πλαίσιο της επιβολής του νόμου – στο εξής: οδηγία για την επιβολή του νόμου) εκδόθηκε και τέθηκε σε ισχύ τον Μάιο του 2016. Σύμφωνα με το άρθρο 62 παράγραφος 6 της οδηγίας για την επιβολή του νόμου, η Επιτροπή έπρεπε να επανεξετάσει, έως τις 6 Μαΐου 2019, άλλες νομικές πράξεις της ΕΕ που ρυθμίζουν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τις αρμόδιες αρχές για σκοπούς επιβολής του νόμου, προκειμένου να αξιολογήσει την αναγκαιότητα εναρμόνισής τους με την οδηγία για την επιβολή του νόμου και, αν χρειαστεί, να υποβάλει προτάσεις για την τροποποίησή τους, ώστε να διασφαλιστεί συνεκτική προσέγγιση της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εντός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για την επιβολή του νόμου. Το 2020, η Επιτροπή δημοσίευσε τα αποτελέσματα της

του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014 και της οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972, και για την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 (ΕΕ L 333 της 27.12.2022, σ. 80).

- ²⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Οκτωβρίου 2018, για τη δημιουργία ενιαίας ψηφιακής θύρας με σκοπό την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, σε διαδικασίες και σε υπηρεσίες υποστήριξης και επίλυσης προβλημάτων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 1).
- ²⁵ Οδηγία 2012/13/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2012, σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 142 της 1.6.2012, σ. 1).
- ²⁶ Οδηγία 2013/48/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2013, σχετικά με το δικαίωμα πρόσβασης σε δικηγόρο στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας και διαδικασίας εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης, καθώς και σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης τρίτου προσώπου σε περίπτωση στέρησης της ελευθερίας του και με το δικαίωμα επικοινωνίας με τρίτα πρόσωπα και με προξενικές αρχές κατά τη διάρκεια της στέρησης της ελευθερίας (ΕΕ L 294 της 6.11.2013, σ. 1).
- ²⁷ Οδηγία (ΕΕ) 2016/343 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, για την ενίσχυση ορισμένων πτυχών του τεκμηρίου αθωότητας και του δικαιώματος παράστασης του κατηγορουμένου στη δίκη του στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας (ΕΕ L 65 της 11.3.2016, σ. 1).
- ²⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2016/800 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τις δικονομικές εγγυήσεις για τα παιδιά που είναι ύποπτοι ή κατηγορούμενοι στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 1).
- ²⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2016, σχετικά με τη δικαστική αρωγή για υπόπτους και κατηγορούμενους στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών και για καταζητούμενους σε διαδικασίες εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης (ΕΕ L 297 της 4.11.2016, σ. 1).
- ³⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Οκτωβρίου 2018, για τη δημιουργία ενιαίας ψηφιακής θύρας με σκοπό την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, σε διαδικασίες και σε υπηρεσίες υποστήριξης και επίλυσης προβλημάτων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 1).

αναθεώρησής της σε μια ανακοίνωση³¹, η οποία προσδιορίζει δέκα νομικές πράξεις, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, που θα πρέπει να εναρμονιστούν με την οδηγία για την επιβολή του νόμου και ένα χρονοδιάγραμμα για να γίνει αυτό. Συνεπώς, η παρούσα πρωτοβουλία διασφαλίζει την εναρμόνιση με την οδηγία για την επιβολή του νόμου, ιδίως με τη διευκρίνιση ότι η οδηγία για την επιβολή του νόμου εφαρμόζεται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών.

Επιπλέον, η ψηφιοποίηση των υφιστάμενων διασυνοριακών διαδικασιών έρευνας και οι λύσεις ΤΠ που προβλέπονται στην πρόταση κανονισμού για την ψηφιοποίηση της δικαστικής συνεργασίας και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη σε διασυνοριακές αστικές, εμπορικές και ποινικές υποθέσεις³², η οποία αποσκοπεί στη διευκόλυνση της διεξαγωγής των διαδικασιών και στη μείωση των πρακτικών δυσκολιών όσον αφορά την αποτελεσματική και διαφανή πρόσβαση των φυσικών και νομικών προσώπων στη δικαιοσύνη, πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ψηφιοποίηση των διαδικασιών παρακολούθησης στο πλαίσιο της παρούσας πρότασης μέσω εκτελεστικών πράξεων για να εξασφαλιστεί η συμβατότητα των συστημάτων που θα εφαρμοστούν. Οι ψηφιακές λύσεις που θα δημιουργηθούν με τις εκτελεστικές πράξεις στο πλαίσιο της παρούσας πρότασης θα πρέπει επίσης να εναρμονιστούν με τις απαιτήσεις διασυνοριακής διαλειτουργικότητας για τις ψηφιακές δημόσιες υπηρεσίες που ορίζονται στην πρόταση για μια πράξη για τη διαλειτουργική Ευρώπη³³ ενισχύοντας τη διασυνοριακή διαλειτουργικότητα στον δημόσιο τομέα.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Η οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών εκδόθηκε αρχικά με βάση το άρθρο 87 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ³⁴ – τη νομική βάση για την αστυνομική συνεργασία που επέτρεψε στο Ηνωμένο Βασίλειο, τη Δανία και την Ιρλανδία να μην εφαρμόσουν την οδηγία. Η απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Μαΐου 2014 στην υπόθεση C-43/12³⁵ ακύρωσε την εν λόγω οδηγία, κρίνοντας ότι δεν μπορούσε να εκδοθεί με βάση τη νομική βάση για την αστυνομική συνεργασία και ότι η οδηγία θα έπρεπε μάλλον να είχε εκδοθεί με βάση το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, το οποίο αποτελεί νομική βάση για τις μεταφορές, όπως είχε αρχικά προτείνει η Επιτροπή. Η νέα και ισχύουσα οδηγία εκδόθηκε την 11η Μαρτίου 2015 με την τροποποιημένη νομική βάση, χωρίς καμία ουσιαστική τροποποίηση της οδηγίας που ακυρώθηκε, και καλύπτει όλα τα κράτη μέλη.

Η εν λόγω πρόταση διατηρεί τον πρωταρχικό στόχο της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Το περιεχόμενο της πρότασης δεν έρχεται σε αντίθεση με τον ανωτέρω στόχο ούτε υπερβαίνει τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τις τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, όταν αυτές διαπράττονται με όχημα που έχει αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους από το κράτος μέλος όπου διαπράχθηκε η παράβαση. Ως εκ τούτου, η νομική βάση της πρότασης παραμένει το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, σύμφωνα με το οποίο «(...) το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Οδηγία 2011/82/ΕΕ για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (ΕΕ L 288 της 5.11.2011, σ. 1).

³⁵ Υπόθεση C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298

συνήθη νομοθετική διαδικασία (...), θεσπίζουν: (...) γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών.»

- **Επικουρικότητα**

Ο τερματισμός της ατιμωρησίας των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων και η διασφάλιση της ίσης μεταχείρισης όλων των χρηστών του οδικού δικτύου σε ολόκληρη την Ένωση δεν μπορούν να είναι το ίδιο αποτελεσματικές εάν προσεγγίζονται με ανομοιογενή τρόπο μέσω εθνικών ή περιφερειακών στεγανών (πολυμερών ή διμερών συμφωνιών). Η αξιολόγηση της λειτουργίας της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών κατέληξε στο συμπέρασμα ότι για να επιτευχθούν τα ίδια αποτελέσματα με την οδηγία θα απαιτούνταν η θέσπιση περισσότερων από 300 διμερών συμφωνιών, με αποτέλεσμα ένα αδιαφανές, πολύπλοκο, δυνητικά ασυνεπές και μη οικονομικά αποδοτικό νομικό περιβάλλον, που θα οδηγούσε τελικά σε σημαντικό κόστος για τις εθνικές διοικήσεις. Χωρίς την παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ, θα υπήρχε ένα συνονθύλευμα κανόνων, το οποίο δεν θα ήταν το ίδιο αποτελεσματικό όσον αφορά την εξάλειψη της ατιμωρησίας των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων και την πρόκληση αλλαγής συμπεριφοράς που θα οδηγούσε σε βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η διασυνοριακή επιβολή των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια δύσκολα θα ήταν εφικτή, καθώς τα κράτη μέλη δεν θα ήταν σε θέση να εξασφαλίσουν αμοιβαία συνδρομή στις διασυνοριακές διαδικασίες διερεύνησης.

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η εφαρμογή των πρακτικών επιβολής του νόμου από τα κράτη μέλη στο έδαφός τους θεωρείται ότι εμπίπτει πρωτίστως στη δική τους αρμοδιότητα. Η παρούσα πρωτοβουλία δεν επιδιώκει να επιβάλει απαιτήσεις για την επιβολή οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια. Επικεντρώνεται μόνο στη διευκόλυνση των διασυνοριακών διαδικασιών διερεύνησης, την οποία τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιτύχουν από μόνα τους με συνεκτικό τρόπο, ώστε να διασφαλίσουν την ίση μεταχείριση των οδηγών ασχέτως αν είναι μόνιμοι κάτοικοι ή όχι.

- **Αναλογικότητα**

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα μέτρα της παρούσας πρότασης δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων των Συνθηκών - βελτίωση της οδικής ασφάλειας (μέσω καλύτερης διασυνοριακής επιβολής των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια).

Η πρόταση αντιμετωπίζει τα υφιστάμενα εμπόδια στην αποτελεσματική διασυνοριακή διερεύνηση των τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια και την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων κατά τη φάση της διερεύνησης. Η πρόταση καθορίζει ένα νομικό και τεχνικό πλαίσιο για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών με σκοπό τον προσδιορισμό του υπεύθυνου προσώπου για τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια που διαπράχθηκε στο εξωτερικό, ώστε να διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση των οδηγών. Για τον σκοπό αυτό, το πεδίο εφαρμογής της πρωτοβουλίας επεκτείνεται σε επτά επιπλέον τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, οι οποίες μπορούν να εντοπιστούν εξ αποστάσεως, χωρίς να σταματήσει το όχημα και χωρίς επιτόπια ταυτοποίηση του οδηγού, και οι οποίες θεωρούνται από τα ενδιαφερόμενα μέρη ως οι πιο σημαντικές για την περαιτέρω βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ.

Δεδομένου ότι οι τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια μπορούν να ταξινομηθούν ως διοικητικές ή ποινικές και, ως εκ τούτου, οι αρχές που είναι αρμόδιες για τη δίωξη των εν λόγω παραβάσεων διαφέρουν, καθώς και ο επιδιωκόμενος σκοπός, η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει να συμμορφώνεται με τον ΓΚΠΔ

ή την οδηγία για την επιβολή του νόμου. Βραχυπρόθεσμα, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα επιβαρυνθούν με δαπάνες που σχετίζονται με την ανάπτυξη και την εφαρμογή λύσεων ΤΠ που είναι απαραίτητες όχι μόνο για την ανταλλαγή/κοινοποίηση πληροφοριών μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου, αλλά και για την ανταλλαγή/κοινοποίηση πληροφοριών μεταξύ των εν λόγω αρχών και των χρηστών του οδικού δικτύου. Ωστόσο, οι εν λόγω δαπάνες θα αντισταθμιστούν μακροπρόθεσμα από τα οφέλη που θα προκύψουν από τη βελτίωση της συνεργασίας και της επικοινωνίας. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο φόρτος των κανονιστικών εκθέσεων, η παρακολούθηση της εφαρμογής της αναθεωρημένης οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών θα βασιστεί όσο το δυνατόν περισσότερο στους υφιστάμενους διαύλους και υποδομές υποβολής στοιχείων και στην αυτοματοποιημένη ανάκτηση δεδομένων. Για τους χρήστες του οδικού δικτύου, που αποτελούνται από επιχειρήσεις και πολίτες, η πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση του κόστους αλληλεπίδρασης με τις δημόσιες διοικήσεις.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η παρούσα πρόταση εξορθολογίζει περαιτέρω τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στις αρχές των κρατών μελών όσον αφορά τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια και εξασφαλίζει υψηλότερο επίπεδο εναρμόνισης. Ταυτοχρόνως, έχει ως στόχο να παράσχει στα κράτη μέλη την απαιτούμενη ευελιξία ώστε να λαμβάνουν υπόψη τις εθνικές ιδιαιτερότητες (όπως η δυνατότητα εντοπισμού πρόσθετων βασικών ή σημαντικών οντοτήτων ή διαδικασιών που υπερβαίνουν τα προτεινόμενα μέτρα). Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, καθώς και το γεγονός ότι αποτελείται από ορισμένες τροποποιήσεις της υφιστάμενης οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, το μελλοντικό νομικό μέσο θα πρέπει συνεπώς να είναι μια οδηγία, καθώς επιτρέπει τη στοχευμένη εναρμόνιση όπως επίσης και έναν ορισμένο βαθμό ευελιξίας για τις αρμόδιες αρχές. Δεδομένου ότι η τροποποιημένη οδηγία διατηρεί την τρέχουσα δομή της και δεν επηρεάζεται η ουσία της, δεν απαιτείται αναδιατύπωση.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστερών αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Το 2016, η Επιτροπή προέβη σε αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών από τα κράτη μέλη³⁶ αξιολογώντας τη συνάφεια, την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, τη συνοχή, την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα. Στη συνέχεια, η Επιτροπή υπέβαλε έκθεση εφαρμογής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο³⁷.

Τα συμπεράσματα της αξιολόγησης ήταν τα εξής:

1. Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών θεωρήθηκε επαρκές δεδομένου ότι καλύπτει τις σημαντικότερες τροχαίες παραβάσεις, δηλαδή τις περιπτώσεις στις οποίες το όχημα δεν χρειάζεται να σταματήσει για να διαπιστωθεί η παράβαση. Η αξιολόγηση κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι θα ήταν χρήσιμο να εξεταστεί το ενδεχόμενο να συμπεριληφθούν

³⁶ SWD (2016) 355 final· η αξιολόγηση υποστηρίχθηκε από μελέτη εξωτερικών συμβούλων - Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5

³⁷ COM(2016) 744 final.

στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και άλλες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια και για τις οποίες χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο συσκευές αυτόματου ελέγχου, όπως η μη τήρηση επαρκούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα, η επικίνδυνη προσπέραση και η επικίνδυνη στάθμευση·

2. Το ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών που χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων (Eucaris) παρέχει αποτελεσματική, ταχεία, ασφαλή και εμπιστευτική ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων και δεν δημιουργεί περιττό διοικητικό φόρτο. Ωστόσο, δεν έχει αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό του συστήματος. Το 2015 δεν διερευνήθηκε περίπου το 50 % των τροχαίων παραβάσεων που εντοπίστηκαν και διαπράχθηκαν από μη μόνιμους κατοίκους·
3. Δεν ήταν δυνατόν να διαπιστωθεί σαφής συσχέτιση μεταξύ της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών και της συμμόρφωσης των μη μόνιμων κατοίκων χρηστών του οδικού δικτύου με τους ισχύοντες κανόνες οδικής κυκλοφορίας, ούτε να παρασχεθούν σαφή στοιχεία για τις θετικές επιπτώσεις της οδηγίας στην οδική ασφάλεια·
4. Όσον αφορά την εξωτερική συνοχή, η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών συνέβαλε σε ένα πιο συνεκτικό νομικό πλαίσιο της ΕΕ για την οδική ασφάλεια, συμπληρώνοντας άλλα μέσα, όπως η οδηγία για την άδεια οδήγησης. Από την ανάλυση της εσωτερικής συνοχής διαπιστώθηκε ότι οι δύο ειδικοί στόχοι της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών — η διευκόλυνση της επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας μέσω της διασυνοριακής ανταλλαγής δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων και η ευαισθητοποίηση των πολιτών σχετικά με τους ισχύοντες κανόνες οδικής κυκλοφορίας — αλληλοσυμπληρώνονται πλήρως.
5. Το δυναμικό της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας θα μπορούσε να αξιοποιηθεί περαιτέρω. Περίπου το 50 % των ερευνώμενων τροχαίων παραβάσεων που διαπράχθηκαν από μη μόνιμους κατοίκους δεν εκτελέστηκαν επιτυχώς. Αυτό οφειλόταν είτε στην έλλειψη αμοιβαίας συνδρομής και συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για τη διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων μετά την ανταλλαγή δεδομένων σχετικών με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, είτε στο γεγονός ότι οι αποφάσεις που εκδίδονταν από τα κράτη μέλη σε περιπτώσεις μη καταβολής χρηματικής ποινής για τις εν λόγω παραβάσεις συχνά δεν ενέπιπταν στην απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου. Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται σε διασυνοριακές περιπτώσεις μη καταβολής χρηματικής ποινής δεν φαίνεται να είναι προσαρμοσμένες στην κατάσταση κατά την οποία θα έπρεπε να εντοπίζονται κάθε χρόνο εκατομμύρια τροχαίες παραβάσεις που καλύπτονται από την οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η Επιτροπή ανέθεσε σε μια κοινοπραξία αποτελούμενη από τις εταιρείες Ecorys, Wavestone και Grimaldi να υποστηρίξει την εκτίμηση επιπτώσεων της αναθεώρησης της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών³⁸. Ο ανάδοχος έχει απευθυνθεί στα ενδιαφερόμενα

³⁸ Μελέτη υποστήριξης της εκτίμησης επιπτώσεων για την αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, κοινοπραξία ECORYS (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667

μέρη που επηρεάζονται άμεσα από την οδηγία μέσω στοχευμένων ερευνών και εργαστηρίων. Ζητήθηκε η γνώμη ενός ευρέος φάσματος εμπειρογνομόνων όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών, αλλά και σε άλλους τομείς πολιτικής, όπως η αστυνομική συνεργασία και η συνεργασία στον τομέα της δικαιοσύνης. Ο ανάδοχος πραγματοποίησε επίσης νομική ανάλυση σχετικά με 1) τις διαδικασίες αμοιβαίας συνδρομής και αναγνώρισης στη διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων· 2) τη χρήση του Eucaris· 3) τη διασυνοριακή επιβολή της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης· 3) την κατάλληλη νομική βάση υπό το πρίσμα μιας πιθανής επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της αναθεωρημένης οδηγίας σε άλλες τροχαίες παραβάσεις, συμπεριλαμβανομένων των παραβάσεων των ρυθμίσεων πρόσβασης οχημάτων σε αστικές περιοχές (UVAR)· 4) κανόνες περί προστασίας των προσωπικών δεδομένων· 5) ειδικές κυρώσεις, όπως η κατάσχεση/ακινητοποίηση οχημάτων και η εφαρμογή εμπράγματων εγγυήσεων, δηλαδή η πρακτική της ενεχυρίασης ασφάλειας ως εγγύηση για την αποπληρωμή χρηματικής ποινής που επιβάλλεται για τροχαία παράβαση. Πραγματοποιήθηκε επίσης τεχνική ανάλυση σχετικά με την ψηφιοποίηση των συστημάτων δικαιοσύνης της ΕΕ και τις κατάλληλες ψηφιακές λύσεις/λύσεις ΤΠ για την αναθεωρημένη οδηγία.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Στόχος των διαβουλεύσεων ήταν να επικυρώσουν με τα ενδιαφερόμενα μέρη την κατανόηση της Επιτροπής για τα επίμαχα ζητήματα και ιδίως να συλλέξουν απόψεις σχετικά με τα σχέδια μέτρων πολιτικής. Οι διαβουλεύσεις συγκέντρωσαν επίσης στοιχεία για το αναμενόμενο κόστος και τα οφέλη των σχεδιαζόμενων μέτρων πολιτικής. Βοήθησαν στον εντοπισμό ελλείψεων στη λογική παρέμβασης ή σε τομείς που απαιτούν περαιτέρω προσοχή. Η δημόσια διαβούλευση για την αρχική εκτίμηση επιπτώσεων, οι στοχευμένες διαβουλεύσεις και η ανοικτή δημόσια διαβούλευση είχαν ως στόχο τη συλλογή πληροφοριών και απόψεων σχετικά με τα ακόλουθα στοιχεία της εκτίμησης επιπτώσεων: 1) τον ορισμό του προβλήματος, συμπεριλαμβανομένων των αντίστοιχων παραγόντων του προβλήματος και των στόχων πολιτικής· 2) το πεδίο εφαρμογής της αναθεώρησης· 3) πιθανά μέτρα και επιλογές πολιτικής και τις πιθανές επιπτώσεις τους, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην επικουρικότητα και τη διάσταση της ΕΕ· 4) το πεδίο εφαρμογής για εξοικονόμηση αποδοτικότητας (ιδίως μείωση του κανονιστικού κόστους) και μέτρα απλούστευσης.

Ζητήθηκε η γνώμη ενός ευρέος φάσματος ενδιαφερόμενων μερών, όπως 1) κεντρικών κυβερνητικών αρχών (υπουργεία μεταφορών, υπουργεία εσωτερικών και δικαιοσύνης, αποκεντρωμένες κρατικές υπηρεσίες)· 2) αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης (δήμοι και οι ενώσεις τους, π.χ. POLIS και EUROCITIES)· 3) ερευνητικών οργανισμών και ΜΚΟ για την οδική ασφάλεια (π.χ. ινστιτούτο VIAS, ETSC, FERSI/SWOV)· 4) οργανώσεων αστυνομικών δικτύων (π.χ. ROADPOL)· 5) οργανώσεων χρηστών του οδικού δικτύου, επιχειρηματικών ενώσεων και ενώσεων οδικών μεταφορών (π.χ. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Όπως περιγράφεται στην αρχική εκτίμηση επιπτώσεων³⁹, αναλύθηκαν οι ακόλουθες επιπτώσεις της εν λόγω πρωτοβουλίας: 1) οικονομικές επιπτώσεις – επιπτώσεις στις δημόσιες διοικήσεις, στον ιδιωτικό τομέα (π.χ. εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης), στις ΜΜΕ, στους χρήστες του οδικού δικτύου, στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στον ανταγωνισμό· 2) κοινωνικές επιπτώσεις - επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων· 3) περιβαλλοντικές επιπτώσεις – επιπτώσεις στη συμμόρφωση με τους ισχύοντες

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_el

κανόνες οδικής κυκλοφορίας, ιδίως με τα ισχύοντα όρια ταχύτητας. Το βασικό σενάριο («απραξίας»), σε σχέση με το οποίο αξιολογήθηκαν οι επιπτώσεις κάθε προσδιορισμένης επιλογής πολιτικής, βασίζεται στο σενάριο αναφοράς 2020 της ΕΕ (REF2020) ως σημείο εκκίνησης για την εκτίμηση, το οποίο λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις της πανδημίας της COVID-19 στον τομέα των μεταφορών.

Η παρούσα πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών συνοδεύεται από έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων, σχέδιο της οποίας υποβλήθηκε στην Επιτροπή Ρυθμιστικού Ελέγχου (ΕΡΕ) στις 22 Ιουνίου 2022. Η ΕΡΕ εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις στις 22 Ιουλίου 2022⁴⁰. Η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων προσαρμόστηκε αναλόγως για να αντιμετωπιστούν όχι μόνο οι επιφυλάξεις, αλλά και πιο λεπτομερείς παρατηρήσεις της ΕΡΕ. Η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων περιλαμβάνει λεπτομερή περιγραφή των επιλογών πολιτικής, η οποία περιλαμβάνεται στο τμήμα 5, ενώ μια ολοκληρωμένη ανάλυση των επιπτώσεων όλων των επιλογών παρουσιάζεται στο τμήμα 6. Οι επιλογές πολιτικής που εξετάστηκαν συνοψίζονται ως εξής:

1. **Επιλογή πολιτικής 1:** Πρόκειται για τη βασική επιλογή πολιτικής η οποία περιλαμβάνει 11 (από τα 16) διατηρούμενα μέτρα πολιτικής, τα οποία είναι κοινά για όλες τις επιλογές πολιτικής. Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών θα επεκταθεί ώστε να συμπεριλάβει και άλλες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια που μπορούν να εντοπιστούν εξ αποστάσεως με συσκευές αυτόματου ελέγχου, όπως η *μη τήρηση επαρκούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα, η επικίνδυνη προσπέραση, η επικίνδυνη στάθμευση, διάβαση της λευκής γραμμής (ή των λευκών γραμμών), η οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα ή η μη τήρηση των κανόνων για τη δημιουργία και τη χρήση λωρίδων έκτακτης ανάγκης και η χρήση υπερφορτωμένου οχήματος*. Θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα της υφιστάμενης οδηγίας βελτιώνοντας την υφιστάμενη ανταλλαγή πληροφοριών και αντιμετωπίζοντας τα ζητήματα που σχετίζονται με την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων κατά το στάδιο της διερεύνησης, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των προσωπικών δεδομένων, η οποία υποστηρίζεται από όλες τις ομάδες ενδιαφερόμενων μερών. Σύμφωνα με την εν λόγω επιλογή, οι πληροφορίες στα εθνικά μητρώα οχημάτων σχετικά με τον προηγούμενο κάτοχο/χρήστη του οχήματος θα πρέπει να διατηρούνται για ορισμένο χρονικό διάστημα και να ανταλλάσσονται εφόσον είναι διαθέσιμες. Στην περίπτωση που ένα όχημα έχει εκμισθωθεί (ή υπόκειται σε μακροχρόνια μίσθωση), οι πληροφορίες σχετικά με τον πραγματικό χρήστη του οχήματος θα ανταλλάσσονται εφόσον είναι διαθέσιμες στο εθνικό μητρώο οχημάτων. Οι αρχές επιβολής του νόμου θα μπορούν να χρησιμοποιούν όχι μόνο τα μητρώα οχημάτων, αλλά και άλλα μητρώα, όπως τα εθνικά μητρώα αδειών οδήγησης, κατά προτίμηση μέσω ενός ενιαίου ηλεκτρονικού συστήματος, όταν αυτό είναι απαραίτητο για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου για μια τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια.
2. **Επιλογές πολιτικής 2 και 2Α:** Οι εν λόγω επιλογές περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία της επιλογής πολιτικής 1 και επιπλέον προβλέπουν τη θέσπιση προσαρμοσμένων διαδικασιών παρακολούθησης διασυνοριακής διερεύνησης, συμπεριλαμβανομένης μιας ειδικής δικτυακής πύλης ΤΠ⁴¹ για την επικοινωνία μεταξύ κυβερνητικών

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941

⁴¹ Η δικτυακή πύλη προορίζεται να χρησιμεύσει ως ενιαίο σημείο επαφής (SPOC) ή ως ενιαίο ευρωπαϊκό ηλεκτρονικό σημείο πρόσβασης για τη διασυνοριακή επιβολή των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική κυκλοφορία.

αρχών/οργανισμών, επιχειρήσεων και πολιτών, και κατά προτίμηση αποκεντρωμένη(-ες)⁴² πλατφόρμα(-ες) για τη διασύνδεση των εθνικών μητρώων / υπηρεσιών ΤΠ παρασκήνιου (back-end IT services) στο πλαίσιο της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών μέσω καθορισμένων σημείων επαφής. Η δυνατότητα εφαρμογής της υποχρέωσης του ιδιοκτήτη/κατόχου του οχήματος να συνεργάζεται με τις αρχές για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους, που εισάγεται στην επιλογή πολιτικής 2Α, απλοποιεί τις διαδικασίες διασυνοριακής διερεύνησης και αναμένεται να αυξήσει το ποσοστό επιτυχών ερευνών στα κράτη μέλη που εφαρμόζουν καθεστώτα νομικής ευθύνης του οδηγού. Ορισμένα κράτη μέλη χρησιμοποιούν ήδη την εν λόγω προσέγγιση, για παράδειγμα στο πλαίσιο της συμφωνίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών του Φόρουμ του Ζάλτσμπουργκ⁴³.

3. Επιλογές πολιτικής 3 και 3Α: Οι εν λόγω επιλογές βασίζονται στην επιλογή πολιτικής 2Α και επιπλέον θεσπίζουν προσαρμοσμένες διαδικασίες παρακολούθησης για την αμοιβαία αναγνώριση των (οριστικών) αποφάσεων σχετικά με τις χρηματικές ποινές που εκδίδονται σε σχέση με τις παραβάσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Η επιλογή πολιτικής 3 προβλέπει επίσης συγκεκριμένες δικονομικούς κανόνες και εγγυήσεις που πρέπει να πληρούνται όταν επιβάλλονται χρηματικές ποινές στο εξωτερικό. Η επιλογή πολιτικής 3Α είναι μια διευρυμένη εκδοχή της επιλογής πολιτικής 3, όπου μειώνονται οι λόγοι άρνησης αναγνώρισης και εκτέλεσης της απόφασης που αφορά χρηματική ποινή που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, όπως ορίζεται στο άρθρο 7 της απόφασης-πλαίσιου 2015/214/ΔΕΥ.

Συνολικά, η ανάλυση της αποτελεσματικότητας των προτεινόμενων μέτρων δείχνει ότι τα συνολικά οφέλη, τα οποία κυμαίνονται, ανάλογα με την επιλογή πολιτικής, από 1 259,2 εκατ. EUR έως 3 850,6 εκατ. EUR, υπερκαλύπτουν σημαντικά το συνολικό κόστος, το οποίο κυμαίνεται μεταξύ 72,8 εκατ. EUR και 150 εκατ. EUR, σε τιμές του 2020. Ενώ η βελτιωμένη διερεύνηση από τις αρχές των κρατών μελών συνεπάγεται το υψηλότερο κόστος, δηλαδή την αποστολή ενημερωτικών επιστολών/ειδοποιήσεων επιβολής προστίμου με συστημένη επιστολή, η οποία συνδέεται επίσης στενά με την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων, η αξία των σωζόμενων ζωών αντιπροσωπεύει το κύριο όφελος – δηλαδή οι (ποσοτικοποιημένες) κοινωνικές επιπτώσεις υπερεισχύουν των οικονομικών με θετικό τρόπο.

⁴² Λόγω του αποκεντρωμένου χαρακτήρα του συστήματος, δεν θα πραγματοποιείται αποθήκευση ή επεξεργασία δεδομένων από την οντότητα στην οποία έχει ανατεθεί η λειτουργική διαχείριση των στοιχείων του συστήματος. Ανάλογα με το αν ένα σημείο πρόσβασης στο σύστημα λειτουργεί από θεσμικό όργανο, οργανισμό ή φορέα της ΕΕ ή σε εθνικό/διεθνές επίπεδο και ανάλογα με το ποιες εθνικές αρχές επεξεργάζονται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα και για ποιους σκοπούς, εφαρμόζονται είτε ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα, τους οργανισμούς και τις υπηρεσίες της Ένωσης και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39), ή ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων)(ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1), ή η οδηγία (ΕΕ) 2016/680 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 89).

⁴³ Η πολυμερής συμφωνία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών του Φόρουμ του Ζάλτσμπουργκ υπεγράφη από τη Βουλγαρία, την Κροατία, την Ουγγαρία και την Αυστρία στις 11 Οκτωβρίου 2012. Χρησιμοποιεί το πλαίσιο που θεσπίστηκε με την οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών και περιλαμβάνει επίσης τη συνεργασία στη διασυνοριακή διερεύνηση των τροχαίων παραβάσεων. (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

Η εκτίμηση επιπτώσεων καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προτιμώμενη επιλογή είναι η επιλογή πολιτικής 2Α, η οποία θεωρείται αποτελεσματική ως προς την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων πολιτικής, παρουσιάζει υψηλά καθαρά οφέλη, διαθέτει εσωτερική συνοχή, είναι αναλογική όσον αφορά τους στόχους της πρωτοβουλίας, λαμβάνει υπόψη τους κανόνες και τις διαδικασίες των κρατών μελών και είναι συνολικά η καλύτερη από άποψη πολιτικής και νομικής σκοπιμότητας. Η επιλογή πολιτικής 2Α μπορεί επίσης να διευκολύνει σημαντικά τις διασυνοριακές διαδικασίες διερεύνησης (και, κατά συνέπεια, τη διασυνοριακή επιβολή χρηματικών ποινών), γεγονός που θα αντισταθμίσει τα πιθανά προβλήματα με την εξωτερική συνοχή. Η εν λόγω επιλογή πολιτικής θα προωθήσει τα νομοθετικά όρια της ΕΕ με μέτρια φιλοδοξία, ανοίγοντας το δρόμο για ένα γενικά αποδεκτό και πολύ αποτελεσματικό καθεστώς νομικής ευθύνης που θα εφαρμόζεται σε τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια.

Οι κύριες κοινωνικές επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής 2Α οφείλονται στην αποτρεπτική επίδραση της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών μέσω της καλύτερης επιβολής των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια, και αξιολογήθηκαν με βάση τις επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια (συγκεκριμένα με βάση τις ζωές που σώζονται και τους τραυματισμούς που αποφεύγονται). Σύμφωνα με την επιλογή πολιτικής 2Α, εκτιμάται ότι θα σωθούν 384 ζωές και θα αποφευχθούν 21 789 τραυματισμοί κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με τη βασικό σενάριο. Από νομισματική άποψη, η μείωση του εξωτερικού κόστους των ατυχημάτων εκτιμάται σε περίπου 2,8 δισ. EUR, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Επιπλέον, οι εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης μπορούν να αναμένουν ετήσια εξοικονόμηση περίπου 7 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την περίοδο αξιολόγησης 2025-2050, καθώς θα αντιμετωπίζουν λιγότερο διοικητικό φόρτο όταν η ταυτότητα του κατόχου του οχήματος (του μισθωτή) μπορεί να ανακτηθεί απευθείας από τα δεδομένα σχετικά με την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.

Η επιλογή πολιτικής 2Α αναμένεται να είναι αποτελεσματική στην αύξηση του ποσοστού των παραβάσεων που διερευνώνται επιτυχώς και αναμένεται να οδηγήσει σε υψηλότερο κόστος επιβολής του νόμου λόγω του υψηλότερου αριθμού εκδοθεισών ειδοποιήσεων επιβολής προστίμου. Το πρόσθετο κόστος επιβολής του νόμου για τις αρχές των κρατών μελών εκτιμάται σε 136,8 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένο ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050. Αυτό περιλαμβάνει εφάπαξ δαπάνες προσαρμογής ύψους 4,6 εκατ. EUR για τις διοικήσεις των κρατών μελών (π.χ. για την προσαρμογή των συστημάτων ΤΠ). Αναμένεται ότι αυτό το σχετικά χαμηλό πρόσθετο κόστος θα αντισταθμιστεί από τα πρόσθετα έσοδα από την καταβολή των ποινών, αν και οι εν λόγω επιπτώσεις δεν ήταν δυνατόν να εκτιμηθούν. Επιπλέον, το κόστος προσαρμογής για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (κυρίως για την επικαιροποίηση της δικτυακής πύλης πληροφοριών) εκτιμάται σε 1,5 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένο ως παρούσα αξία για την περίοδο 2025-2050.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής θα είναι ελαφρώς θετικές. Η αποκατάσταση της ατιμωρησίας των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων αναμένεται να οδηγήσει σε μια πιο νομοταγή συμπεριφορά των μη μόνιμων κατοίκων, η οποία, όσον αφορά την υπερβολική ταχύτητα (η οποία αντιπροσωπεύει τη συντριπτική πλειονότητα των παραβάσεων που διαπράττονται με αλλοδαπά οχήματα), εκδηλώνεται με χαμηλότερη μέση ταχύτητα, η οποία με τη σειρά της μειώνει την κατανάλωση καυσίμων και, ως εκ τούτου, τις εκπομπές ρύπων και CO₂. Με την πάροδο του χρόνου, καθώς αυξάνεται το ποσοστό των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών, η βελτίωση του περιβάλλοντος από τη χαμηλότερη μέση ταχύτητα αναμένεται να μειωθεί σε σημασία. Συνολικά, οι θετικές

επιπτώσεις στο περιβάλλον δεν αναμένεται να είναι σημαντικές, αλλά, ταυτόχρονα, δεν αναμένεται και βλάβη στο περιβάλλον.

Η πρωτοβουλία συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη του Στόχου Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών #11 «*Επίτευξη ασφαλών, ανθεκτικών, βιώσιμων και χωρίς αποκλεισμούς πόλεων και οικισμών*» και ειδικότερα στον στόχο 11.2 «*Μέχρι το 2030, να εξασφαλιστεί πρόσβαση σε ασφαλή, οικονομικά προσιτά, προσβάσιμα και βιώσιμα συστήματα μεταφορών για όλους, βελτιώνοντας την οδική ασφάλεια, ιδίως με την επέκταση των δημόσιων μεταφορών, με ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των ευάλωτων ατόμων, των γυναικών, των παιδιών, των ατόμων με αναπηρία και των ηλικιωμένων*»⁴⁴. Με τη βελτίωση της διερεύνησης των τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια που διαπράττονται με οχήματα με άδεια κυκλοφορίας αλλοδαπής, θα ενισχυθεί το αποτρεπτικό αποτέλεσμα της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Ως αποτέλεσμα, το οδικό δίκτυο της ΕΕ αναμένεται να γίνει ασφαλέστερο για όλους τους χρήστες του. Η επιβολή της νομοθεσίας για τους κινδύνους συμπεριφοράς αποτελεί βασικό στοιχείο της «προσέγγισης ασφαλούς συστήματος» και βασική αρχή της «Διακήρυξης της Στοκχόλμης για την οδική ασφάλεια» των Ηνωμένων Εθνών για το 2020⁴⁵.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT)⁴⁶, η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στη μείωση του κόστους επιβολής του νόμου για τις αρχές των κρατών μελών που προκύπτει από τη διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια. Τα προτεινόμενα μέτρα θα πρέπει να οδηγήσουν στη μείωση του χρόνου διερεύνησης και του σχετικού κόστους ανά παράβαση, η οποία θα επιτευχθεί με: 1) τη βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρχών, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης και του περιεχομένου των μητρώων· 2) τη δημιουργία ενός προσαρμοσμένου διασυνοριακού μηχανισμού διερεύνησης για την καλύτερη εξακρίβωση του υπεύθυνου προσώπου για την παράβαση, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης συνεργασίας με τις αρχές επιβολής του νόμου για την ταυτοποίηση του πραγματικού παραβάτη, όπου αυτό είναι δυνατό. Η πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση του κόστους ταλαιπωρίας για τους χρήστες του οδικού δικτύου λόγω της βελτίωσης του περιεχομένου των ενημερωτικών επιστολών/ειδοποιήσεων επιβολής προστίμου και της επικοινωνίας παρακολούθησης με τους παραβάτες (καλύτερη προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων). Επιπλέον, προβλέπεται μείωση του διοικητικού κόστους για τις εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης και ενοικίασης αυτοκινήτων, δεδομένου ότι θα επιτρέπεται η διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον πραγματικό χρήστη του οχήματος (τον μισθωτή).

Η πρωτοβουλία περιλαμβάνει την αρχή «Εξ ορισμού ψηφιακά»⁴⁷ καθώς προωθεί τον ψηφιακό μετασχηματισμό, όπου είναι δυνατόν. Για παράδειγμα, προτείνει ψηφιοποιημένες διαδικασίες παρακολούθησης που σχετίζονται με τη διασυνοριακή επιβολή κυρώσεων για τις παραβάσεις που καλύπτονται από την οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένης της εισαγωγής τυποποιημένων ψηφιακών εντύπων μεταφρασμένων σε όλες τις επίσημες γλώσσες της ΕΕ, γεγονός που θα απλοποιούσε την ανταλλαγή τους.

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

⁴⁶ Πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2022, παράρτημα II (πρωτοβουλίες REFIT), τίτλος «*Μια νέα ώθηση για την ευρωπαϊκή δημοκρατία*»

⁴⁷ COM(2021) 118

- **Εφαρμογή της προσέγγισης «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση»**

Η προσέγγιση «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση» συνίσταται στην αντιστάθμιση κάθε νέας επιβάρυνσης για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις που προκύπτει από τις προτάσεις της Επιτροπής με την κατάργηση μιας ισοδύναμης υφιστάμενης επιβάρυνσης στον ίδιο τομέα πολιτικής. Όπως εξηγείται στην ανωτέρω παράγραφο, η εν λόγω πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση του διοικητικού κόστους για τον ιδιωτικό τομέα - εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης και ενοικίασης αυτοκινήτων - η οποία εκτιμάται σε 0,435 εκατ. EUR το 2030 και σε 0,275 εκατ. EUR το 2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Η εξοικονόμηση διοικητικού κόστους ανά εταιρεία υπολογίζεται σε περίπου 202 EUR το 2030 και 128 EUR το 2050. Εκφρασμένη σε παρούσα αξία, μεταξύ 2025 και 2050, η εξοικονόμηση διοικητικού κόστους εκτιμάται σε περίπου 7 εκατ. EUR συνολικά.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Ένας από τους ειδικούς στόχους της παρούσας πρότασης είναι η βελτίωση της προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων. Η βελτίωση της επιβολής του νόμου, ως αποτέλεσμα της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τις τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, θα διασφαλίσει την ίση μεταχείριση των οδηγών ασχέτως αν είναι μόνιμοι κάτοικοι ή όχι και την αποτελεσματική άσκηση του δικαιώματός τους για πραγματική προσφυγή και αμερόληπτο δικαστήριο, το τεκμήριο αθωότητας και το δικαίωμα υπεράσπισης. Αυτό θα πρέπει να επιτευχθεί με: 1) τη δυνατότητα επαλήθευσης της γνησιότητας των ενημερωτικών επιστολών και των εγγράφων παρακολούθησης· 2) τον καθορισμό εναρμονισμένων προθεσμιών για την αποστολή των ενημερωτικών επιστολών και των εγγράφων παρακολούθησης· 3) τον καθορισμό υποχρεωτικών ελάχιστων απαιτήσεων για τις πληροφορίες που πρέπει να κοινοποιούνται στα φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα· 4) τη διασφάλιση ενός συνεκτικού γλωσσικού καθεστώτος μέχρι το στάδιο της προσφυγής ενώπιον δικαστηρίου· και 5) τη διασφάλιση ότι οι πολίτες λαμβάνουν περισσότερες πληροφορίες στις ενημερωτικές επιστολές/ειδοποιήσεις επιβολής προστίμου, π.χ. σχετικά με τις ισχύουσες διαδικασίες προσφυγής και τις μεθόδους πληρωμής των προστίμων.

Η εν λόγω πρόταση προβλέπει επίσης την εναρμόνιση της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών με τους νέους κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, θεσπίζονται κατάλληλες εγγυήσεις για να διασφαλιστεί ότι η οδηγία σέβεται πλήρως τα άρθρα 7 και 8 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και το ισχύον νομικό πλαίσιο για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Θα ζητείται η γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων (ΕΕΠΔ).

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η υλοποίηση της πρότασης απαιτεί τη δημιουργία και τη συντήρηση ενός νέου συστήματος ΤΠ. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να συνδέει τα υφιστάμενα δίκτυα εθνικών συστημάτων ΤΠ και διαλειτουργικών σημείων πρόσβασης, που λειτουργούν υπό την ατομική ευθύνη και διαχείριση κάθε κράτους μέλους, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής και αξιόπιστη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια. Η Επιτροπή θα καθορίσει τις κατάλληλες λύσεις ΤΠ στις εκτελεστικές πράξεις, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού/αρχιτεκτονικής και των τεχνικών προδιαγραφών για μια ειδική ψηφιακή δικτυακή πύλη και ηλεκτρονικά συστήματα [πλατφόρμα(-ες) διασύνδεσης] για τη διασύνδεση των εθνικών συστημάτων για την ανταλλαγή πληροφοριών, τα οποία τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να χρησιμοποιήσουν. Θα διασφαλίσει ότι όλες οι προτεινόμενες λύσεις θα υποβληθούν σε αξιολόγηση διαλειτουργικότητας βάσει των

απαιτήσεων που ορίζονται στο άρθρο 3 της πρότασης για μια πράξη για τη διαλειτουργική Ευρώπη. Οι εκτελεστικές πράξεις θα πρέπει να εξετάζουν τα ακόλουθα:

1. τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζουν τις μεθόδους επικοινωνίας με ηλεκτρονικά μέσα, συμπεριλαμβανομένων των πρωτοκόλλων επικοινωνίας·
2. στόχους που αφορούν την ασφάλεια των πληροφοριών και σχετικά μέτρα για τη διασφάλιση των ελάχιστων προτύπων ασφάλειας πληροφοριών και υψηλού επιπέδου κυβερνοασφάλειας για την επεξεργασία και την κοινοποίηση πληροφοριών·
3. ελάχιστους στόχους διαθεσιμότητας και σχετικές τεχνικές απαιτήσεις για τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Οι εφάπαξ δαπάνες το 2025 και οι τρέχουσες δαπάνες προσαρμογής της Επιτροπής έως το 2050 που σχετίζονται κυρίως με τη δημιουργία του συστήματος ΤΠ για την υποστήριξη των αλληλεπιδράσεων μεταξύ κυβερνητικών αρχών/οργανισμών, φυσικών και νομικών προσώπων σε διασυνοριακές διοικητικές και ποινικές διαδικασίες εκτιμώνται σε 1,531 εκατ. EUR. Οι δαπάνες για τα κράτη μέλη θεωρούνται μάλλον περιορισμένες. Αναμένεται ότι τα κράτη μέλη θα καλύψουν τις εν λόγω δαπάνες από τους εθνικούς τους προϋπολογισμούς· μπορούν επίσης να υποβάλουν αίτηση για χρηματοδοτική στήριξη από την ΕΕ στο πλαίσιο των σχετικών χρηματοδοτικών προγραμμάτων, όπως το πρόγραμμα «Δικαιοσύνη»⁴⁸ και τα μέσα πολιτικής συνοχής.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και παρακολούθηση, αξιολόγηση, πρόγραμμα παρακολούθησης και στοχευμένη επανεξέταση**

Τα καθιερωμένα μέσα παρακολούθησης εξακολουθούν να εφαρμόζονται για την παρακολούθηση του ποσοστού των επιτυχώς διερευνηθεισών τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια με την πάροδο του χρόνου. Η υποβολή εκθέσεων περιλαμβάνει τον αριθμό των αυτοματοποιημένων εξερχόμενων/εισερχόμενων αιτήσεων που διενεργούνται από το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση και απευθύνονται στο κράτος μέλος όπου ανήκει ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος, καθώς και τον τύπο των παραβάσεων για τις οποίες θα γίνονται οι αιτήσεις και τον αριθμό των αποτυχημένων αιτήσεων. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν πρόσθετους ποσοτικούς δείκτες, για παράδειγμα σχετικά με τις καταγεγραμμένες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια που εντοπίζονται αυτόματα ή χωρίς την επιτόπια ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου και διαπράττονται με οχήματα που έχουν αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους από το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση, ή σχετικά με τον αριθμό των χρηματικών ποινών που καταβλήθηκαν οικειοθελώς από μη μόνιμους κατοίκους.

Η νέα περίοδος υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών παρατείνεται από δύο σε τέσσερα έτη, εναρμονίζοντάς την με το χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης της Επιτροπής και μειώνοντας τον διοικητικό φόρτο των εθνικών αρχών. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη σχετικά με το περιεχόμενο των υποβαλλόμενων εκθέσεων μόλις αυτές αξιολογηθούν. Η (οι) πλατφόρμα(ες) ΤΠ προορίζεται(ονται) να διευκολύνει(ουν) την αυτόματη συλλογή δεδομένων με συγκεκριμένες λειτουργίες υποβολής εκθέσεων. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την υλοποίηση και την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της πρωτοβουλίας μέσω μιας σειράς δράσεων και ενός συνόλου βασικών δεικτών επιδόσεων (ΒΔΕ) που θα μετρούν την πρόοδο προς την επίτευξη των επιχειρησιακών στόχων. Πέντε έτη μετά την ημερομηνία

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_en

έναρξης ισχύος της νομοθεσίας, οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα προβούν σε αξιολόγηση για να εξακριβώσουν σε ποιο βαθμό επιτεύχθηκαν οι στόχοι της πρωτοβουλίας.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Η πρόταση για την αναθεωρημένη οδηγία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών διαρθρώνεται γύρω από τους τρεις κύριους στόχους πολιτικής που αναφέρονται στο κεφάλαιο 1 της παρούσας αιτιολογικής έκθεσης, οι οποίοι είναι αλληλένδετοι και εξυπηρετούν τον σκοπό της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην Ένωση. Οι βασικές διατάξεις που μεταβάλλουν ουσιαστικά την οδηγία ή προσθέτουν νέα στοιχεία είναι οι ακόλουθες:

Το άρθρο 1 παράγραφος 1 τροποποιεί το άρθρο 2 της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, επεκτείνοντας το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας σε άλλες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, δηλαδή: 1) μη τήρηση επαρκούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα· 2) επικίνδυνη προσπέραση· 3) επικίνδυνη στάθμευση· 4) διάβαση μίας ή περισσότερων συνεχών λευκών γραμμών· 5) οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα· 6) μη τήρηση των κανόνων για τη δημιουργία και τη χρήση των λωρίδων έκτακτης ανάγκης· και 7) χρήση υπερφορτωμένου οχήματος. Αποσαφηνίζει επίσης τη σχέση μεταξύ της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών και του ήδη υφιστάμενου νομικού πλαισίου της ΕΕ σχετικά με ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις των κρατών μελών, όπως η οδηγία 2014/41/ΕΕ, η σύμβαση για την αμοιβαία δικαστική συνδρομή σε ποινικές υποθέσεις μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου και η νομοθεσία για τα δικαιώματα των υπόπτων και των κατηγορουμένων.

Το άρθρο 1 παράγραφος 2 τροποποιεί το άρθρο 3 της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών με την περαιτέρω αποσαφήνιση των υφιστάμενων ορισμών και την προσθήκη ορισμών για τις νέες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια.

Το άρθρο 1 παράγραφος 3 εισάγει ένα νέο άρθρο 3α σχετικά με τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες των εθνικών σημείων επαφής. Τα εθνικά σημεία επαφής των κρατών μελών υποχρεούνται να συνεργάζονται με άλλες αρχές που εμπλέκονται στη διερεύνηση των τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, ανεξάρτητα από τη φύση της παράβασης ή το νομικό καθεστώς της αρχής. Έτσι, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες σύμφωνα με την οδηγία μέσω ενός ενιαίου συστήματος.

Το άρθρο 1 παράγραφος 4 αντικαθιστά το άρθρο 4 της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Προβλέπει ότι η ανταλλαγή δεδομένων σχετικών με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων (στο εξής: ΑΚΟ) θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω ενός ενιαίου ηλεκτρονικού συστήματος, του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (Eucaris), έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ταχεία, οικονομικά αποδοτική, ασφαλής και αξιόπιστη ανταλλαγή συγκεκριμένων δεδομένων ΑΚΟ μεταξύ των κρατών μελών. Προβλέπει επίσης ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διενεργούν αυτόματες έρευνες στα μητρώα οχημάτων σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης της εφαρμογής λογισμικού, έως ότου εκδοθεί από την Επιτροπή εκτελεστική πράξη για τον καθορισμό των διαδικασιών για τις εν λόγω αναζητήσεις. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται επίσης να διατηρούν ορισμένα δεδομένα ΑΚΟ διαθέσιμα και επικαιροποιημένα. Στις περιπτώσεις που ένα όχημα έχει εκμισθωθεί (ή υπόκειται σε ρύθμιση μακροχρόνιας μίσθωσης), τα κράτη μέλη επιτρέπεται να διενεργούν αυτόματες έρευνες στα μητρώα οχημάτων για την ανάκτηση των δεδομένων σχετικά με τους τελικούς χρήστες των οχημάτων, εφόσον υπάρχουν. Καθιερώνεται περίοδος διατήρησης δεδομένων όσον αφορά την ταυτότητα των προηγούμενων ιδιοκτητών, κατόχων και τελικών χρηστών των οχημάτων,

ώστε να παρέχονται στις αρχές οι κατάλληλες πληροφορίες που χρειάζονται για τη διερεύνηση των παραβάσεων.

Το άρθρο 1 παράγραφος 5 εισάγει:

- ένα νέο άρθρο 4α σχετικά με τις διαδικασίες αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών κατά τη διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια. Προβλέπει ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να παρέχουν αμοιβαία συνδρομή στις περιπτώσεις κατά τις οποίες, με βάση τα αποτελέσματα της διεξαγόμενης αυτοματοποιημένης έρευνας, το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση δεν μπορεί να προσδιορίσει δέοντως το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια. Οι διαδικασίες αμοιβαίας συνδρομής θα ψηφιοποιηθούν σύμφωνα με εκτελεστική πράξη. Προσδιορίζονται επίσης οι λόγοι για τους οποίους το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας μπορεί να αρνηθεί την παροχή αμοιβαίας συνδρομής για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου, ιδίως προκειμένου να αποφευχθεί η αποκάλυψη της ταυτότητας των προστατευόμενων προσώπων·
- ένα νέο άρθρο 4β σχετικά με την εφαρμογή εθνικών μέτρων που διευκολύνουν την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου. Προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τα εθνικά τους μέτρα σε μη μόνιμους κατοίκους, ιδίως την υποχρέωση των φερόμενων υπεύθυνων προσώπων να συνεργάζονται με τις αρχές τους για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου· και
- ένα νέο άρθρο 4γ σχετικά με τη χρήση άλλων βάσεων δεδομένων για τη διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια. Καθιερώνει ότι οι αρχές επιβολής του νόμου των κρατών μελών επιτρέπεται να χρησιμοποιούν όχι μόνο τα μητρώα οχημάτων, αλλά και άλλα μητρώα, όπως εθνικά μητρώα αδειών οδήγησης ή μητρώα πληθυσμού, στον βαθμό που εν λόγω χρήση επιτρέπεται ρητά βάσει της νομοθεσίας της Ένωσης.

Το άρθρο 1 παράγραφος 6 αντικαθιστά το άρθρο 5 της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Καθορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο της ενημερωτικής επιστολής, η οποία πρέπει να περιλαμβάνει, ιδίως, τις πληροφορίες σχετικά με τη διαπραχθείσα παράβαση, τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν, τις διαδικασίες προσφυγής, την καταβολή χρηματικών ποινών —συμπεριλαμβανομένων των μέτρων μετριασμού— τους ισχύοντες κανόνες προστασίας των δεδομένων και, κατά περίπτωση, πληροφορίες σχετικά με την οντότητα που είναι εξουσιοδοτημένη από ένα κράτος μέλος να εισπράττει χρηματικές ποινές, η οποία απέστειλε την ενημερωτική επιστολή.

Το άρθρο 1 παράγραφος 7 εισάγει:

- ένα νέο άρθρο 5α για την επίδοση της ενημερωτικής επιστολής και των εγγράφων παρακολούθησης. Καθορίζει το γλωσσικό καθεστώς για την επικοινωνία μεταξύ των φερόμενων υπεύθυνων προσώπων και των αρχών των κρατών μελών, το οποίο πρέπει να εφαρμόζεται μέχρι το στάδιο της προσφυγής ενώπιον δικαστηρίου, καθώς και εναρμονισμένες προθεσμίες για την αποστολή των εν λόγω εγγράφων. Εάν δεν είναι δυνατή η παράδοση των εγγράφων με συστημένη επιστολή ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα, θεσπίζονται ειδικές διαδικασίες αμοιβαίας συνδρομής για τη διασυνοριακή επίδοση των εγγράφων. Οι διαδικασίες θα ψηφιοποιηθούν σύμφωνα με εκτελεστική πράξη·
- ένα νέο άρθρο 5β σχετικά με τις χρηματοπιστωτικές απαιτήσεις ιδιωτικών ή δημόσιων οντοτήτων εξουσιοδοτημένων από τα κράτη μέλη να διαχειρίζονται τις διαδικασίες παρακολούθησης. Προβλέπει ότι τα φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα δεν

υποχρεούνται να καταβάλουν τα νομικά και διοικητικά έξοδα που συνδέονται με τη διαχείριση των κυρώσεων, όταν η εν λόγω διαχείριση ανατίθεται σε γραφεία είσπραξης οφειλών. Ωστόσο, οι αρχές των κρατών μελών μπορούν να επιβάλλουν αναλογικά διοικητικά τέλη.

Το άρθρο 1 παράγραφος 8 αντικαθιστά:

- το άρθρο 6 της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Επεκτείνει την περίοδο υποβολής εκθέσεων για τα κράτη μέλη σε τέσσερα έτη, εναρμονίζοντάς την με το χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης της Επιτροπής. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να παρέχουν πρόσθετους ποσοτικούς δείκτες, για παράδειγμα σχετικά με καταγεγραμμένες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια που διαπράττονται με οχήματα που έχουν αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους από το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση, ή σχετικά με τον αριθμό των χρηματικών ποινών που καταβλήθηκαν οικειοθελώς από μη μόνιμους κατοίκους. Η Επιτροπή υποχρεούται να ενημερώνει τα κράτη μέλη σχετικά με το περιεχόμενο των εκθέσεων που υποβάλλονται μετά την αξιολόγησή τους·

το άρθρο 7 της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να αλληλοενημερώνονται σχετικά με περιστατικά κυβερνοασφάλειας σχετικά με δεδομένα αποθηκευμένα σε νέφη·

- το άρθρο 8 της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Καθορίζει την υποχρέωση της Επιτροπής να δημιουργήσει ειδική πύλη ΤΠ για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των εθνικών σημείων επαφής, άλλων αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και των χρηστών του οδικού δικτύου, π.χ. σχετικά με τους οδικούς κανόνες σχετικούς με την οδική ασφάλεια που ισχύουν στα κράτη μέλη, τις διαδικασίες προσφυγής και τις επιβληθείσες κυρώσεις. Η πύλη θα διευκολύνει επίσης την επαλήθευση της γνησιότητας των ενημερωτικών επιστολών και των εγγράφων παρακολούθησης. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται μπορούν να περιλαμβάνουν δεδομένα σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων και τα δεδομένα σχετικά με φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα ή υπεύθυνα πρόσωπα για παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια.

Το άρθρο 1 παράγραφος 9 εισάγει ένα νέο άρθρο 8α σχετικά με τη χρηματοδοτική στήριξη για την προώθηση της διασυνοριακής συνεργασίας όσον αφορά την επιβολή των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια στην ΕΕ. Θεσπίζεται νομική βάση για τη χρηματοδότηση από την ΕΕ δραστηριοτήτων που αποσκοπούν στην ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών επιβολής του νόμου, στην εφαρμογή έξυπνων μεθοδολογιών και τεχνικών επιβολής του νόμου στα κράτη μέλη, στην αύξηση της ανάπτυξης ικανοτήτων των αρχών επιβολής του νόμου και σε εκστρατείες ευαισθητοποίησης.

Το άρθρο 1 παράγραφος 10 αντικαθιστά το άρθρο 9 της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, εξουσιοδοτώντας την Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την επικαιροποίηση του νέου παραρτήματος υπό το πρίσμα της τεχνικής προόδου.

Το άρθρο 1 παράγραφος 11 εισάγει ένα νέο άρθρο 10α, σχετικά με επιτροπή που θα συσταθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Το άρθρο 1 παράγραφος 12 αντικαθιστά το άρθρο 11 της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Απαιτεί από την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας.

Το άρθρο 1 παράγραφος 13 αντικαθιστά το παράρτημα I της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 με το παράρτημα της τροποποιημένης οδηγίας.

Το άρθρο 1 παράγραφος 14 καταργεί το παράρτημα II της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413.

Το άρθρο 2 ορίζει την προθεσμία για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της τροποποιημένης οδηγίας από τα κράτη μέλη.

Το άρθρο 3 ορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος της τροποποιημένης οδηγίας, κατά την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το άρθρο 4 αφορά την τροποποιημένη οδηγία στα κράτη μέλη.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο^ο91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) αυτής,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 διευκολύνει τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια και, ως εκ τούτου, μειώνει την ατιμωρησία των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων. Η αποτελεσματική διασυνοριακή διερεύνηση και επιβολή των τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια βελτιώνει την οδική ασφάλεια, καθώς ενθαρρύνει τους οδηγούς μη μόνιμους κατοίκους να διαπράττουν λιγότερες παραβάσεις και να οδηγούν με μεγαλύτερη ασφάλεια.
- (2) Η πρακτική των αρχών επιβολής του νόμου που συμμετέχουν στη διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια έχει δείξει ότι η ισχύουσα διατύπωση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 δεν διευκολύνει την αποτελεσματική διερεύνηση των τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια που διαπράττονται από οδηγούς μη μόνιμους κατοίκους και την επιβολή χρηματικών ποινών στον επιθυμητό βαθμό. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη σχετική ατιμωρησία των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων και έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια στην Ένωση. Επιπλέον, τα δικονομικά και θεμελιώδη δικαιώματα των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων δεν γίνονται πάντοτε σεβαστά στο πλαίσιο της διασυνοριακής διερεύνησης, ιδίως λόγω έλλειψης διαφάνειας στον καθορισμό του ύψους των προστίμων και στις διαδικασίες προσφυγής. Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην περαιτέρω βελτίωση της αποτελεσματικότητας της διερεύνησης τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια που διαπράττονται με οχήματα που

¹ ΕΕ C της, σ. .

² ΕΕ C της, σ. .

έχουν αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους, προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για μείωση του αριθμού των νεκρών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς σχεδόν στο μηδέν έως το 2050 και να ενισχύσει την προστασία των θεμελιωδών και δικονομικών δικαιωμάτων των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων.

- (3) Στο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030³, η Επιτροπή δεσμεύτηκε εκ νέου για τον φιλόδοξο στόχο να προσεγγίσει τους μηδενικούς θανάτους και τους μηδενικούς σοβαρούς τραυματισμούς στο οδικό δίκτυο της Ένωσης έως το 2050 («Όραμα μηδενικών απωλειών»), και για τον μεσοπρόθεσμο στόχο να μειωθούν οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί κατά 50 % έως το 2030, στόχος που είχε τεθεί αρχικά το 2017 από τους υπουργούς μεταφορών της Ένωσης στη διακήρυξη της Βαλέτα για την οδική ασφάλεια. Για την επίτευξη των εν λόγω στόχων, η Επιτροπή, στο πλαίσιο της ανακοίνωσης «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά για το μέλλον»⁴, ανακοίνωσε την πρόθεσή της να αναθεωρήσει την οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵.
- (4) Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας θα πρέπει να επεκταθεί και σε άλλες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, ώστε να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση των οδηγών. Λαμβάνοντας υπόψη τη νομική βάση επί της οποίας εκδόθηκε η οδηγία (ΕΕ) 2015/413, και συγκεκριμένα το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι πρόσθετες παραβάσεις θα πρέπει να καταδεικνύουν ισχυρή σύνδεση με την οδική ασφάλεια, αντιμετωπίζοντας επικίνδυνες και απερίσκεπτες συμπεριφορές που συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για τους χρήστες του οδικού δικτύου. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζει την τεχνική πρόοδο στον αυτόματο εντοπισμό τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια.
- (5) Οι τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια χαρακτηρίζονται είτε ως διοικητικές παραβάσεις είτε ως ποινικές παραβάσεις σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο των κρατών μελών, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε διαδικασίες που κινούνται από διοικητικές ή δικαστικές αρχές ενώπιον δικαστηρίων που έχουν δικαιοδοσία σε διοικητικές ή ποινικές υποθέσεις, ανάλογα με τις εφαρμοστέες εθνικές διαδικασίες. Ένα ειδικό νομικό πλαίσιο της Ένωσης ρυθμίζει τη δικαστική συνεργασία σε ποινικές υποθέσεις, το οποίο θεμελιώνεται στην αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των δικαστικών αποφάσεων και διαταγών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας να μην υπονομεύει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που απορρέουν από άλλη εφαρμοστέα ενωσιακή νομοθεσία σε ποινικές υποθέσεις, και ιδίως από την απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου⁶, την οδηγία 2014/41/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ όσον αφορά τις διαδικασίες ανταλλαγής αποδεικτικών στοιχείων και τις διαδικασίες επίδοσης

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος», COM(2020) 789 final.

⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2015, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9).

⁶ Απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης επί χρηματικών ποινών (ΕΕ L 76 της 22.3.2005, σ. 16).

⁷ Οδηγία 2014/41/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, περί της ευρωπαϊκής εντολής έρευνας σε ποινικές υποθέσεις (ΕΕ L 130 της 1.5.2014, σ. 1).

εγγράφων που προβλέπονται στο άρθρο 5 της σύμβασης που καταρτίστηκε από το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 34 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, για την αμοιβαία δικαστική συνδρομή επί ποινικών υποθέσεων μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁸. Επιπλέον, οι ποινικές διαδικασίες που απαιτούν ειδικές εγγυήσεις για τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα, οι δικονομικές εγγυήσεις για υπόπτους και κατηγορουμένους, οι οποίες κατοχυρώνονται στις οδηγίες 2010/64/ΕΕ⁹, 2012/13/ΕΕ¹⁰, 2013/48/ΕΕ¹¹, (ΕΕ) 2016/343¹², (ΕΕ) 2016/800¹³ και (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴, δεν θα πρέπει επίσης να επηρεάζονται από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

- (6) Θα πρέπει να καθοριστούν οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες των εθνικών σημείων επαφής, ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη συνεργασία τους με άλλες αρχές που συμμετέχουν στη διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Τα εθνικά σημεία επαφής θα πρέπει πάντα να είναι διαθέσιμα για τις εν λόγω αρχές και να απαντούν στα αιτήσεις τους εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Αυτό θα πρέπει να συμβαίνει ανεξάρτητα από τη φύση της παράβασης ή το νομικό καθεστώς της αρχής, και ιδίως ανεξάρτητα από το αν η αρχή έχει εθνική ή υποεθνική ή τοπική αρμοδιότητα.
- (7) Τα βασικά στοιχεία του συστήματος διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών που θεσπίστηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2015/413 έχουν αποδειχθεί αποτελεσματικά. Ωστόσο, απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις και προσαρμογές για την αντιμετώπιση ζητημάτων που προκύπτουν από ελλιπή, εσφαλμένα ή ανακριβή δεδομένα. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επιβληθούν στα κράτη μέλη περαιτέρω υποχρεώσεις όσον αφορά την ανάγκη διατήρησης ορισμένων δεδομένων στις σχετικές βάσεις δεδομένων, διαθέσιμων και επικαιροποιημένων, ώστε να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της ανταλλαγής πληροφοριών.
- (8) Το κράτος μέλος της παράβασης θα πρέπει επίσης να έχει τη δυνατότητα να διενεργεί αυτόματες έρευνες στα μητρώα οχημάτων για την ανάκτηση δεδομένων σχετικά με τους τελικούς χρήστες οχημάτων όταν οι εν λόγω πληροφορίες είναι ήδη διαθέσιμες. Επιπλέον, θα πρέπει να καθοριστεί περίοδος διατήρησης δεδομένων όσον αφορά την ταυτότητα των προηγούμενων ιδιοκτητών, κατόχων και τελικών χρηστών των

⁸ ΕΕ C 197 της 12.7.2000, σ. 3.

⁹ Οδηγία 2010/64/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με το δικαίωμα σε διερμηνεία και μετάφραση κατά την ποινική διαδικασία (ΕΕ L 280 της 26.10.2010, σ. 1).

¹⁰ Οδηγία 2012/13/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2012, σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 142 της 1.6.2012, σ. 1).

¹¹ Οδηγία 2013/48/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2013, σχετικά με το δικαίωμα πρόσβασης σε δικηγόρο στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας και διαδικασίας εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης, καθώς και σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης τρίτου προσώπου σε περίπτωση στέρησης της ελευθερίας του και με το δικαίωμα επικοινωνίας με τρίτα πρόσωπα και με προξενικές αρχές κατά τη διάρκεια της στέρησης της ελευθερίας (ΕΕ L 294 της 6.11.2013, σ. 1).

¹² Οδηγία (ΕΕ) 2016/343 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, για την ενίσχυση ορισμένων πτυχών του τεκμηρίου αθωότητας και του δικαιώματος παράστασης του κατηγορουμένου στη δίκη του στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας (ΕΕ L 65 της 11.3.2016, σ. 1).

¹³ Οδηγία (ΕΕ) 2016/800 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τις δικονομικές εγγυήσεις για τα παιδιά που είναι ύποπτοι ή κατηγορούμενοι στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 1).

¹⁴ Οδηγία (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2016, σχετικά με τη δικαστική αρωγή για υπόπτους και κατηγορουμένους στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών και για καταζητούμενους σε διαδικασίες εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης (ΕΕ L 297 της 4.11.2016, σ. 1).

οχημάτων, ώστε να παρέχονται στις αρχές οι κατάλληλες πληροφορίες που χρειάζονται για τη διερεύνηση.

- (9) Το αίτημα δημοσιοποίησης των δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας των οχημάτων και η ανταλλαγή των στοιχείων δεδομένων σε διασυνοριακές υποθέσεις θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω ενιαίου ηλεκτρονικού συστήματος. Ως εκ τούτου, με βάση το ήδη υφιστάμενο τεχνικό πλαίσιο, η αυτοματοποιημένη αναζήτηση δεδομένων σχετικών με τις άδειες κυκλοφορίας των οχημάτων δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 θα πρέπει να πραγματοποιείται μόνο μέσω της εφαρμογής λογισμικού του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (Eucaris) και των τροποποιημένων εκδόσεων του εν λόγω λογισμικού. Η εν λόγω εφαρμογή θα πρέπει να επιτρέπει την ταχεία, οικονομικά αποδοτική, ασφαλή και αξιόπιστη ανταλλαγή ειδικών δεδομένων σχετικών με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών και, ως εκ τούτου, να αυξάνει την αποτελεσματικότητα της διερεύνησης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εμποδίζουν την ανταλλαγή πληροφοριών με άλλα μέσα, τα οποία θα ήταν λιγότερο οικονομικά αποδοτικά και δεν θα μπορούσαν να διασφαλίσουν την προστασία των διαβιβαζόμενων δεδομένων.
- (10) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για τις αναζητήσεις που πρέπει να διενεργούνται από τα κράτη μέλη, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των διαδικασιών για τις εν λόγω αναζητήσεις. Ωστόσο, θα πρέπει να θεσπιστούν μεταβατικά μέτρα για την αυτοματοποιημένη ανταλλαγή δεδομένων σχετικών με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων βάσει του υφιστάμενου ηλεκτρονικού συστήματος, ώστε να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη ανταλλαγή δεδομένων έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι εν λόγω κανόνες.
- (11) Στις περιπτώσεις που το υπεύθυνο πρόσωπο δεν μπορεί να προσδιοριστεί με τη βεβαιότητα που απαιτείται από τη νομοθεσία του κράτους μέλους της παράβασης με βάση τις πληροφορίες που αποκτήθηκαν από το μητρώο οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται προκειμένου να εξακριβώσουν την ταυτότητα του υπεύθυνου προσώπου. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να καθιερωθεί διαδικασία αμοιβαίας συνδρομής με σκοπό την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου, είτε μέσω αίτησης επιβεβαίωσης, βάσει πληροφοριών που έχει ήδη στη διάθεσή του το κράτος μέλος της παράβασης, είτε μέσω αιτήματος για τη διενέργεια στοχευμένης έρευνας από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας.
- (12) Το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας θα πρέπει να παρέχει τις πρόσθετες πληροφορίες που ζητούνται από το κράτος μέλος της παράβασης, οι οποίες είναι αναγκαίες για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Εάν δεν είναι δυνατόν να συγκεντρωθούν ή να παρασχεθούν οι πληροφορίες ή δεν είναι δυνατόν να γίνει αυτό χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, θα πρέπει να παρέχεται σαφής εξήγηση όσον αφορά τους λόγους και η καθυστέρηση να ελαχιστοποιείται στο μέτρο του δυνατού.
- (13) Θα πρέπει να προσδιοριστούν συγκεκριμένα οι λόγοι για τους οποίους το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας μπορεί να αρνηθεί την παροχή αμοιβαίας συνδρομής για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου. Ειδικότερα, θα πρέπει να θεσπιστούν διασφαλίσεις ώστε να αποφεύγεται η αποκάλυψη της ταυτότητας των προστατευόμενων προσώπων, όπως οι προστατευόμενοι μάρτυρες, μέσω των εν λόγω διαδικασιών.

- (14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τις εθνικές διαδικασίες που θα εφαρμόζαν, εάν η τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια είχε διαπραχθεί από μόνιμο κάτοικο. Η ασφάλεια δικαίου θα πρέπει να ενισχυθεί όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής συγκεκριμένων μέτρων που λαμβάνονται στο πλαίσιο των εν λόγω διαδικασιών, ιδίως όσον αφορά έγγραφα που απαιτούν την επιβεβαίωση ή την άρνηση τέλεσης της παράβασης ή επιβάλλουν υποχρεώσεις στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα να συνεργάζονται για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου. Δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να παράγουν τα ίδια έννομα αποτελέσματα για τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα όπως και στις εγχώριες υποθέσεις, τα εν λόγω πρόσωπα θα πρέπει επίσης να απολαύουν των ίδιων προτύπων θεμελιωδών και δικονομικών δικαιωμάτων.
- (15) Όταν η νομοθεσία της Ένωσης ή το εθνικό δίκαιο των κρατών μελών προβλέπει ρητά την πρόσβαση ή τη δυνατότητα ανταλλαγής πληροφοριών από άλλες εθνικές ή ενωσιακές βάσεις δεδομένων για τους σκοπούς της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανταλλάσσουν πληροφορίες με τη συμμετοχή των εν λόγω βάσεων δεδομένων, με παράλληλο σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων.
- (16) Ο ορισμός της ενημερωτικής επιστολής για τις τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια και το περιεχόμενό της διαφέρει επί του παρόντος μεταξύ των κρατών μελών σε τέτοιο βαθμό ώστε μπορούν να θιγούν τα θεμελιώδη και δικονομικά δικαιώματα των προσώπων που εμπλέκονται στις διαδικασίες παρακολούθησης που κινήθηκαν από το κράτος μέλος της παράβασης. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στις περιπτώσεις όπου αποστέλλονται τα λεγόμενα «έγγραφα προκαταρκτικής ενημερώσεως» που δεν συμμορφώνονται με τα πρότυπα γλώσσας και πληροφόρησης που απαιτούνται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413. Τα πρόσωπα που θίγονται από τις εν λόγω πρακτικές συνήθως δεν είναι εξοικειωμένα με το νομικό σύστημα του κράτους μέλους της παράβασης ούτε μιλούν την επίσημη γλώσσα ή τις επίσημες γλώσσες του και, ως εκ τούτου, τα δικονομικά και θεμελιώδη δικαιώματά τους θα πρέπει να διασφαλίζονται καλύτερα. Για την επίτευξη του εν λόγω στόχου, θα πρέπει να θεσπιστούν υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για το περιεχόμενο της ενημερωτικής επιστολής και να μην χρησιμοποιείται πλέον το ισχύον υπόδειγμα ενημερωτικής επιστολής μόνο με βασικές πληροφορίες, όπως ορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413.
- (17) Κατ'ελάχιστον, η ενημερωτική επιστολή θα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τον νομικό χαρακτηρισμό και τις νομικές συνέπειες της παράβασης, ιδίως καθώς οι κυρώσεις για τις παραβάσεις που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 μπορεί να έχουν μη χρηματικό χαρακτήρα, όπως περιορισμοί στο δικαίωμα οδήγησης του παραβάτη. Το δικαίωμα προσφυγής θα πρέπει επίσης να υποστηρίζεται με την παροχή λεπτομερών πληροφοριών σχετικά με τον τόπο και τον τρόπο άσκησης των δικαιωμάτων υπεράσπισης ή άσκησης προσφυγής στο κράτος μέλος της παράβασης, σε γλώσσα που κατανοεί το ενδιαφερόμενο πρόσωπο. Κατά περίπτωση, θα πρέπει επίσης να παρέχεται περιγραφή των ερήμην διαδικασιών, καθώς το φερόμενο υπεύθυνο πρόσωπο δύναται να μην σχεδιάζει να επιστρέψει στο κράτος μέλος παράβασης για να συμμετάσχει στη διαδικασία. Οι επιλογές πληρωμής και οι τρόποι μετριασμού του όγκου των κυρώσεων θα πρέπει επίσης να καταστούν εύκολα κατανοητοί, προκειμένου να δοθούν κίνητρα για εθελοντική συνεργασία. Τέλος, δεδομένου ότι η ενημερωτική επιστολή θα πρέπει να είναι το πρώτο έγγραφο που λαμβάνει ο ιδιοκτήτης, ο κάτοχος ή ο τελικός χρήστης του οχήματος ή οποιοδήποτε άλλο

φερόμενο υπεύθυνο πρόσωπο, θα πρέπει να περιέχει τις πληροφορίες που προβλέπονται στο άρθρο 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵, οι οποίες, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 στοιχείο δ), θα πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με την προέλευση των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και στα άρθρα 13 και 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶. Οι εν λόγω πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται στην ενημερωτική επιστολή είτε άμεσα είτε μέσω παραπομπής στον τόπο στον οποίο υπάρχουν διαθέσιμες.

- (18) Όταν γίνεται επιτόπιος έλεγχος των μη μόνιμων κατοίκων στο πλαίσιο οδικού ελέγχου και η εν λόγω ενέργεια οδηγεί στην έναρξη διαδικασιών παρακολούθησης σε σχέση με τη διάπραξη τροχαίας παράβασης σχετικής με την οδική ασφάλεια, η ενημερωτική επιστολή θα πρέπει να περιέχει μόνο ορισμένα ουσιώδη στοιχεία και να δίδεται απευθείας στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο στο πλαίσιο των διαδικασιών οδικού ελέγχου.
- (19) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το φερόμενο υπεύθυνο πρόσωπο είναι αυτό που λαμβάνει πραγματικά την ενημερωτική επιστολή και τυχόν έγγραφα παρακολούθησης και να αποφευχθεί η εσφαλμένη εμπλοκή μη ενδιαφερομένων τρίτων μερών, θα πρέπει να θεσπιστούν κανόνες σχετικά με την επίδοση εγγράφων.
- (20) Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η παράδοση εγγράφων με συστημένη επιστολή ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα, το κράτος μέλος της παράβασης θα πρέπει να μπορεί να βασιστεί στο κράτος μέλος ταξινόμησης ή κατοικίας για την επίδοση των εγγράφων και των κοινοποιήσεων στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο σύμφωνα με την εθνική του νομοθεσία που διέπει την επίδοση εγγράφων.
- (21) Τόσο η ενημερωτική επιστολή όσο και τα έγγραφα παρακολούθησης θα πρέπει να αποστέλλονται στη γλώσσα του εγγράφου ταξινόμησης του οχήματος ή, εάν οι εν λόγω πληροφορίες δεν είναι διαθέσιμες ή εάν είναι αναγκαίες για την προστασία θεμελιωδών δικαιωμάτων, στην αντίστοιχη επίσημη γλώσσα ή επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους ταξινόμησης ή κατοικίας. Ωστόσο, δεδομένου ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν περισσότερες από μία επίσημες γλώσσες, η εν λόγω υποχρέωση μπορεί να οδηγήσει στην αποστολή ενημερωτικών επιστολών και άλλων κοινοποιήσεων παρακολούθησης σε γλώσσα που δεν κατανοεί ο αποδέκτης. Προκειμένου να προσδιοριστεί η κατάλληλη γλώσσα της ενημερωτικής επιστολής, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναφέρουν στην Επιτροπή την προτιμώμενη γλώσσα τους, ανά εδαφικές υποδιαιρέσεις, εφόσον κρίνεται αναγκαίο. Η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύει τις αναφερόμενες γλωσσικές προτιμήσεις. Κάτι τέτοιο θα πρέπει να γίνει με την επιφύλαξη της εφαρμογής της οδηγίας 2010/64/ΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3.
- (22) Το κράτος μέλος της παράβασης θα πρέπει να επιτρέπει στο φερόμενο υπεύθυνο πρόσωπο για τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια να επικοινωνεί, μέχρι το στάδιο της έφεσης ενώπιον δικαστηρίου, σε οποιαδήποτε από τις γλώσσες που

¹⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της απόφασης-πλαίσιο 2008/977/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 89).

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

κοινοποιούνται από το κράτος μέλος ταξινόμησης, το κράτος μέλος κατοικίας ή το κράτος μέλος της παράβασης στην Επιτροπή ή, εάν το ενδιαφερόμενο πρόσωπο δεν γνωρίζει επαρκώς τις εν λόγω γλώσσες, σε γλώσσα που ομιλεί ή κατανοεί, ώστε να διευκολύνεται η άσκηση των δικονομικών δικαιωμάτων του.

- (23) Θα πρέπει να προβλέπεται αποτελεσματική νομική εξέταση σε περίπτωση που οι αρχές του κράτους μέλους της παράβασης δεν συμμορφώνονται με τα γλωσσικά πρότυπα και τους κανόνες για την επίδοση εγγράφων και την αντίστοιχη εθνική τους νομοθεσία.
- (24) Για να διασφαλιστεί η διαφανής και αναλογική επιβολή οικονομικών κυρώσεων σε τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, οι οποίες υπόκεινται στο δημόσιο δίκαιο, τα φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα δεν θα πρέπει να υποχρεώνονται να καταβάλλουν τα νομικά και διοικητικά έξοδα που σχετίζονται με τη διαχείριση των κυρώσεων, όταν η εν λόγω διαχείριση ανατίθεται σε ιδιωτικές ή δημόσιες οντότητες. Ωστόσο, οι αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν αναλογικά διοικητικά τέλη.
- (25) Το πεδίο εφαρμογής των πληροφοριών που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στην Επιτροπή θα πρέπει να επεκταθεί ώστε να συμπεριλαμβάνει στοιχεία που συνδέονται στενά με τον στόχο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, προκειμένου να μπορέσει η Επιτροπή να αναλύσει καλύτερα την πορεία των διαδικασιών στα κράτη μέλη και να προτείνει πρωτοβουλίες σε υγιή πραγματική βάση. Προκειμένου να αντισταθμιστεί ο πρόσθετος διοικητικός φόρτος για τις αρχές των κρατών μελών και να εναρμονιστεί η υποβολή εκθέσεων με το χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης της Επιτροπής, η περίοδος υποβολής εκθέσεων θα πρέπει να παραταθεί. Θα πρέπει να χορηγηθεί μεταβατική περίοδος ώστε η τρέχουσα διετής περίοδος υποβολής εκθέσεων να μπορεί να λήξει απρόσκοπτα.
- (26) Καθώς τα δεδομένα που αφορούν την ταυτοποίηση παραβάτη συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680, και το ενωσιακό νομικό πλαίσιο για την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα έχει τροποποιηθεί σημαντικά μετά την έκδοση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413, οι διατάξεις για την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει να εναρμονιστούν με το νέο νομικό πλαίσιο.
- (27) Σύμφωνα με το άρθρο 62 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680, η Επιτροπή πρέπει να επανεξετάσει άλλες πράξεις του ενωσιακού δικαίου που ρυθμίζουν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τις αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας, προκειμένου να αξιολογήσει την αναγκαιότητα εναρμόνισης των εν λόγω πράξεων με την εν λόγω οδηγία και να υποβάλει, κατά περίπτωση, τις αναγκαίες προτάσεις για την τροποποίηση των εν λόγω πράξεων, ώστε να διασφαλιστεί μια συνεκτική προσέγγιση όσον αφορά την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εντός του πεδίου εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας. Η εν λόγω επανεξέταση¹⁷ οδήγησε στον προσδιορισμό της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 ως μιας από τις εν λόγω άλλες πράξεις που πρέπει να τροποποιηθούν. Θα πρέπει, επομένως, να διευκρινιστεί ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει επίσης να συμμορφώνεται με την οδηγία (ΕΕ) 2016/680, όταν η επεξεργασία εμπίπτει στο καθ' ύλην και προσωπικό πεδίο εφαρμογής της.

¹⁷ COM(2020) 262 final.

- (28) Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 θα πρέπει να συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679, την οδηγία (ΕΕ) 2016/680 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1725¹⁸ εντός του αντίστοιχου πεδίου εφαρμογής τους.
- (29) Η νομική βάση για τις δραστηριότητες επεξεργασίας που απαιτούνται για την εξακρίβωση της ταυτότητας του υπεύθυνου προσώπου και την παράδοση της ενημερωτικής επιστολής και των εγγράφων παρακολούθησης στα φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα, ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2015/413, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο ε) και, κατά περίπτωση, το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και το άρθρο 8 της οδηγίας 2016/680. Σύμφωνα με τους ίδιους κανόνες, η παρούσα οδηγία θεσπίζει τη νομική βάση για την υποχρέωση των κρατών μελών να επεξεργάζονται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα με σκοπό την αμοιβαία συνδρομή για την ταυτοποίηση των υπεύθυνων προσώπων για τις τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια που απαριθμούνται στην παρούσα οδηγία.
- (30) Σε ορισμένα κράτη μέλη, τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα μη μόνιμων κατοίκων φερόμενων υπεύθυνων ή υπεύθυνων για τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια αποθηκεύονται σε δίκτυο διακομιστών («υπολογιστικό νέφος»). Με την επιφύλαξη των κανόνων για την παραβίαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και στην οδηγία (ΕΕ) 2016/680, καθώς και για την παραβίαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και τα περιστατικά ασφάλειας που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι αλληλοενημερώνονται σχετικά με περιστατικά κυβερνοασφάλειας που σχετίζονται με τα εν λόγω δεδομένα.
- (31) Θα πρέπει να δημιουργηθεί μια επιγραμμική δικτυακή πύλη (η «δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών») για να παρέχει στους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με τους οδικούς κανόνες σχετικούς με την οδική ασφάλεια που ισχύουν στα κράτη μέλη και να επιτρέπει στους χρήστες του οδικού δικτύου να επικοινωνούν με τις αρχές των κρατών μελών με αποτελεσματικό και ασφαλή τρόπο. Η δικτυακή πύλη θα πρέπει επίσης να διευκολύνει την επικοινωνία μεταξύ των αρχών των κρατών μελών για διάφορα θέματα που σχετίζονται με τη διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια, όπως για την επαλήθευση της γνησιότητας των ενημερωτικών επιστολών και των εγγράφων παρακολούθησης, ώστε να εξαλειφθεί η πιθανότητα απάτης. Τα ανταλλασσόμενα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει να περιορίζονται σε ό, τι είναι αναγκαίο για τη διασυνοριακή διερεύνηση και την επιβολή κυρώσεων, ιδίως την καταβολή χρηματικών ποινών. Η δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών θα πρέπει να είναι σε θέση να συνδέεται με άλλες σχετικές δικτυακές πύλες, δίκτυα, δικτυακούς τόπους ή πλατφόρμες για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με την επιβολή των οδικών

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

¹⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο κυβερνοασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014 και της οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972, και για την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 (οδηγία NIS 2) (ΕΕ L 333 της 27.12.2022).

κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια. Η Επιτροπή θα πρέπει να είναι η υπεύθυνη επεξεργασίας της δικτυακής πύλης για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, σύμφωνα με τον κανονισμό 2018/1725.

- (32) Η Επιτροπή θα πρέπει να παρέχει αναλογική χρηματοδοτική στήριξη σε πρωτοβουλίες που βελτιώνουν τη διασυνοριακή συνεργασία για την επιβολή των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια στην Ένωση.
- (33) Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η σχετική τεχνική πρόοδος ή οι αλλαγές στις σχετικές νομικές πράξεις της Ένωσης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να επικαιροποιεί το παράρτημα της παρούσας οδηγίας τροποποιώντας το. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων, σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016²⁰. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (34) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των διαδικασιών και των τεχνικών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων κυβερνοασφάλειας, για τις αυτόματες έρευνες που πρέπει να διενεργούνται σε σχέση με τη διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια, του περιεχομένου του τυποποιημένου ηλεκτρονικού εντύπου για την αίτηση και των μέσων διαβίβασης των πληροφοριών που αφορούν την αίτηση αμοιβαίας συνδρομής για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου, του περιεχομένου των ηλεκτρονικών εντύπων για την αίτηση αμοιβαίας συνδρομής για την επίδοση της ενημερωτικής επιστολής και των εγγράφων παρακολούθησης και του αντίστοιχου πιστοποιητικού, καθώς και της χρήσης και συντήρησης της δικτυακής πύλης για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Οι τεχνικές λύσεις θα πρέπει να εναρμονιστούν με το ευρωπαϊκό πλαίσιο διαλειτουργικότητας και τις σχετικές λύσεις για τη διαλειτουργική Ευρώπη που αναφέρονται στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση μέτρων για υψηλό επίπεδο διαλειτουργικότητας του δημόσιου τομέα σε ολόκληρη την Ένωση (Πράξη για τη διαλειτουργική Ευρώπη)²¹. Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²².
- (35) Η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 θα πρέπει, επομένως, να τροποποιηθεί αναλόγως.

²⁰ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

²¹ COM(2022) 720 final,

²² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (36) Επειδή οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, συγκεκριμένα η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση και ίσης μεταχείρισης των οδηγών με τον εξορθολογισμό των διαδικασιών αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών κατά τη διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια και με την ενίσχυση της προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων των μη μόνιμων κατοίκων, όταν οι παραβάσεις διαπράττονται με όχημα που έχει αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους από το κράτος μέλος όπου διαπράχθηκε η παράβαση, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως να επιτευχθούν καλύτερα, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της παρούσας οδηγίας, σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να εκδώσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (37) Ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³, ο οποίος γνωμοδότησε στις [ΗΗ/ΜΜ/ΕΕΕΕ].
- (38) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα²⁴, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση μεταξύ των επιμέρους διατάξεων της οδηγίας που μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο και των αντίστοιχων διατάξεων των πράξεων μεταφοράς. Αναφορικά με την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί δικαιολογημένη τη διαβίβαση των εγγράφων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 τροποποιείται ως εξής:

- (1) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:
- α) στην πρώτη παράγραφο, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:
 - «θ) μη τήρηση επαρκούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα·
 - ι) επικίνδυνη προσπέραση·
 - ια) επικίνδυνη στάθμευση·
 - ιβ) διάβαση μίας ή περισσότερων συνεχών λευκών γραμμών·
 - ιγ) οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα·

²³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

²⁴ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

- ιδ) μη τήρηση των κανόνων για τη δημιουργία και τη χρήση των λωρίδων έκτακτης ανάγκης·
- ιστ) χρήση υπερφορτωμένου οχήματος.»·
- β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:
- «Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις ακόλουθες διατάξεις των νομικών πράξεων της Ένωσης:
- α) απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου·
- β) οδηγία 2014/41/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*·
- γ) τις διαδικασίες επίδοσης εγγράφων που προβλέπονται στο άρθρο 5 της σύμβασης που καταρτίστηκε από το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 34 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, για την αμοιβαία δικαστική συνδρομή επί ποινικών υποθέσεων μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης**·
- δ) τις διατάξεις σχετικά με τα δικαιώματα των υπόπτων και κατηγορουμένων που προβλέπονται στις οδηγίες 2010/64/ΕΕ***, 2012/13/ΕΕ****, 2013/48/ΕΕ*****, (ΕΕ) 2016/343*****, (ΕΕ) 2016/800***** και (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*****·

* Οδηγία 2014/41/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, περί της ευρωπαϊκής εντολής έρευνας σε ποινικές υποθέσεις (ΕΕ L 130 της 1.5.2014, σ. 1).

** ΕΕ C 197 της 12.7.2000, σ. 3.

*** Οδηγία 2010/64/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με το δικαίωμα σε διερμηνεία και μετάφραση κατά την ποινική διαδικασία (ΕΕ L 280 της 26.10.2010, σ. 1).

**** Οδηγία 2012/13/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2012, σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 142 της 1.6.2012, σ. 1).

**** Οδηγία 2013/48/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2013, σχετικά με το δικαίωμα πρόσβασης σε δικηγόρο στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας και διαδικασίας εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης, καθώς και σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης τρίτου προσώπου σε περίπτωση στέρησης της ελευθερίας του και με το δικαίωμα επικοινωνίας με τρίτα πρόσωπα και με προξενικές αρχές κατά τη διάρκεια της στέρησης της ελευθερίας (ΕΕ L 294 της 6.11.2013, σ. 1).

***** Οδηγία (ΕΕ) 2016/343 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, για την ενίσχυση ορισμένων πτυχών του τεκμηρίου αθωότητας και του δικαιώματος παράστασης του κατηγορουμένου στη δίκη του στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας (ΕΕ L 65 της 11.3.2016, σ. 1).

***** Οδηγία (ΕΕ) 2016/800 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τις δικονομικές εγγυήσεις για τα παιδιά που

είναι ύποπτοι ή κατηγορούμενοι στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 1).

***** Οδηγία (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2016, σχετικά με τη δικαστική αρωγή για υπόπτους και κατηγορουμένους στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών και για καταζητούμενους σε διαδικασίες εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης (ΕΕ L 297 της 4.11.2016, σ. 1).»

(2) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο ι) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ι) «χρήση απαγορευμένης λωρίδας»: η παράνομη χρήση ήδη υφιστάμενου μόνιμου ή προσωρινού τμήματος της οδού, όπως η λωρίδα δημόσιων μεταφορών ή η λωρίδα που έχει κλείσει προσωρινά λόγω κυκλοφοριακού φόρτου ή οδικών έργων, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης»

β) το στοιχείο ιβ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ιβ) «εθνικό σημείο επαφής»: η αρμόδια αρχή που ορίζεται για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας»

γ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ιε) έως κστ):

«ιε) «μη τήρηση επαρκούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα»: η μη διατήρηση της απόστασης που είναι αναγκαία για την αποφυγή σύγκρουσης με το προπορευόμενο όχημα του οδηγού, σε περίπτωση που το προηγούμενο όχημα επιβραδύνει ή ακινητοποιηθεί απότομα, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

ιστ) «επικίνδυνη προσπέραση»: προσπέραση άλλου οχήματος ή άλλου χρήστη του οδικού δικτύου κατά τρόπο που παραβιάζει τους ισχύοντες κανόνες για την επικίνδυνη προσπέραση στο κράτος μέλος της παράβασης·

ιζ) «επικίνδυνη στάθμευση»: η στάθμευση του οχήματος κατά τρόπο που παραβιάζει τους ισχύοντες κανόνες σχετικά με την επικίνδυνη στάθμευση στο κράτος μέλος της παράβασης. Η μη καταβολή τελών στάθμευσης και άλλων παρόμοιων παραβάσεων δεν θεωρείται επικίνδυνη στάθμευση·

ιη) «διάβαση μίας ή περισσότερων συνεχών λευκών γραμμών»: αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας με το όχημα μέσω της παράνομης διάβαση τουλάχιστον μίας ή συνεχούς λευκής γραμμής, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

ιθ) «οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα»: η οδήγηση οχήματος^ο αντίθετα με την^ο καθορισμένη κατεύθυνση της κυκλοφορίας, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

κ) «μη τήρηση των κανόνων για τη δημιουργία και τη χρήση των λωρίδων έκτακτης ανάγκης»: η μη συμμόρφωση με τους κανόνες που αφορούν τη δημιουργία και τη χρήση, μόνο για σκοπούς έκτακτης ανάγκης, προσωρινής λωρίδας κυκλοφορίας που δημιουργείται μεταξύ οχημάτων, η οποία πρέπει να διαμορφώνεται από τους οδηγούς προκειμένου να μπορούν τα οχήματα των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, όπως τα αστυνομικά οχήματα, τα οχήματα διάσωσης ή τα πυροσβεστικά οχήματα, να διέρχονται και να φθάνουν στον

τόπο όπου προέκυψε η κατάσταση έκτακτης ανάγκης, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

κα) «χρήση υπερφορτωμένου οχήματος»: η χρήση οχήματος που δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται για τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη του, όπως ορίζονται στις εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις για τη μεταφορά της οδηγίας 96/53/EK* του Συμβουλίου, ή στη νομοθεσία του κράτους μέλους της παράβασης για οχήματα ή λειτουργίες για τα οποία δεν υπάρχουν τέτοιες απαιτήσεις που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία·

κβ) «ενημερωτική επιστολή»: η πρώτη κοινοποίηση που λαμβάνεται από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο, είτε πρόκειται για διοικητική ή δικαστική απόφαση είτε για οποιοδήποτε άλλο έγγραφο που αποστέλλεται από το κράτος μέλος της παράβασης ή από οποιαδήποτε οντότητα εξουσιοδοτημένη προς τούτο βάσει της νομοθεσίας του, η οποία εκδίδεται μέχρι το στάδιο της προσφυγής ενώπιον αρμόδιου δικαστηρίου και περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2·

κγ) «έγγραφα παρακολούθησης»: διοικητικές ή δικαστικές αποφάσεις ή οποιαδήποτε άλλα έγγραφα τα οποία εκδίδει το κράτος μέλος της παράβασης, ή οποιαδήποτε οντότητα εξουσιοδοτημένη προς τούτο βάσει της νομοθεσίας του, τα οποία εκδίδονται μετά την ενημερωτική επιστολή σε σχέση με την εν λόγω επιστολή ή την εν λόγω τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια, μέχρι το στάδιο της προσφυγής ενώπιον αρμόδιου δικαστηρίου·

κδ) «υπεύθυνο πρόσωπο»: το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια που απαριθμείται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

κε) «τελικός χρήστης»: κάθε φυσικό πρόσωπο που δεν είναι ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος με το οποίο διαπράχθηκε μία από τις παραβάσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, αλλά χρησιμοποιούσε νομίμως το εν λόγω όχημα, ιδίως στο πλαίσιο σύμβασης μακροχρόνιας μίσθωσης ή ενοικίασης ή ως μέρος στόλου οχημάτων στη διάθεση εργαζομένων·

κστ) «κράτος μέλος κατοικίας»: κάθε κράτος μέλος το οποίο μπορεί να θεωρηθεί με εύλογο βαθμό βεβαιότητας ότι είναι ο τόπος της συνήθους κατοικίας των προσώπων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.

* Οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).»·

(3) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 3α:

«Άρθρο 3α

Εθνικά σημεία επαφής

1. Για την ανταλλαγή πληροφοριών δυνάμει της παρούσας οδηγίας, κάθε κράτος μέλος ορίζει ένα εθνικό σημείο επαφής. Οι αρμοδιότητες των εθνικών σημείων επαφής διέπονται από το εφαρμοστέο δίκαιο του οικείου κράτους μέλους.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα αντίστοιχα εθνικά σημεία επαφής να συνεργάζονται με τις αρχές που συμμετέχουν στη διερεύνηση των τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια, οι οποίες απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, ιδίως προκειμένου να διασφαλίζεται η έγκαιρη ανταλλαγή όλων των αναγκαίων πληροφοριών και η τήρηση των προθεσμιών που προβλέπονται στο άρθρο 4α παράγραφος 5 και στο άρθρο 5α παράγραφος 2.»

(4) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Διαδικασίες ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών

1. Για τη διερεύνηση των τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια και απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη επιτρέπουν την πρόσβαση των εθνικών σημείων επαφής άλλων κρατών μελών στα εξής εθνικά δεδομένα σχετικά με άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, με την αρμοδιότητα να διεξάγουν αυτόματες έρευνες όσον αφορά:

- α) δεδομένα σχετικά με οχήματα·
- β) δεδομένα σχετικά με τους ιδιοκτήτες, τους κατόχους ή τους τελικούς χρήστες των οχημάτων, εφόσον υπάρχουν.

Τα στοιχεία δεδομένων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β), τα οποία είναι αναγκαία για τη διενέργεια αναζήτησης, είναι εκείνα που ορίζονται στο παράρτημα.

Κατά τη διεξαγωγή έρευνας υπό μορφή εξερχόμενης αίτησης, το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης χρησιμοποιεί πλήρη αριθμό ταξινόμησης.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα στοιχεία δεδομένων που απαριθμούνται στο τμήμα 2 μέρη I, II και IV του παραρτήματος είναι διαθέσιμα και επικαιροποιημένα στα εθνικά τους μητρώα οχημάτων.

3. Τα κράτη μέλη διατηρούν στα εθνικά μητρώα οχημάτων τα στοιχεία δεδομένων που αναφέρονται στο τμήμα 2, μέρος IV και, εφόσον υπάρχουν, στο τμήμα 2, μέρος V του παραρτήματος, για τουλάχιστον 6 μήνες μετά από οποιαδήποτε τροποποίηση της κυριότητας ή χρήσης του εν λόγω οχήματος.

4. Τα κράτη μέλη επιστρέφουν το μήνυμα «Μη κοινοποιήσιμη πληροφορία» αντί των αιτούμενων στοιχείων δεδομένων στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) το όχημα διαλύθηκε·
- β) ο πλήρης αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος δεν παρέχεται κατά την αναζήτηση που διεξάγεται υπό μορφή εξερχόμενης αίτησης σύμφωνα με την παράγραφο 1·
- γ) ο πλήρης αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος, ο οποίος παρέχεται κατά την αναζήτηση που διεξάγεται υπό μορφή εξερχόμενης αίτησης σύμφωνα με την παράγραφο 1, είναι παρωχημένος ή εσφαλμένος.

Τα κράτη μέλη επιστρέφουν το μήνυμα «Κλεμμένο όχημα ή πινακίδα κυκλοφορίας» αντί των αιτούμενων στοιχείων δεδομένων όταν το όχημα ή η πινακίδα κυκλοφορίας του οχήματος είναι καταχωρισμένα ως κλεμμένα στα εθνικά μητρώα οχημάτων.

5. Για την αυτοματοποιημένη αναζήτηση δεδομένων σχετικών με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν την ειδικά σχεδιασμένη εφαρμογή λογισμικού του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (Eucaris), καθώς και τις τροποποιημένες εκδόσεις του εν λόγω λογισμικού.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η αυτοματοποιημένη αναζήτηση δεδομένων σχετικών με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων να είναι ασφαλής, οικονομικά αποδοτική, ταχεία και αξιόπιστη και να πραγματοποιείται με διαλειτουργικά μέσα στο πλαίσιο αποκεντρωμένης δομής.

Το λογισμικό εξασφαλίζει επιγραμματική ανταλλαγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και ανταλλαγή παρτίδων δεδομένων, η δεύτερη από τις οποίες επιτρέπει την ανταλλαγή πολλαπλών αιτήσεων ή απαντήσεων με ένα μόνο μήνυμα. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται μέσω του Eucaris διαβιβάζονται με κρυπτογραφημένη μορφή.

6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των διαδικασιών και των τεχνικών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων κυβερνοασφάλειας για τις αυτόματες έρευνες που διενεργούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10α παράγραφος 2.

7. Έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου, οι αναζητήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου διενεργούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο κεφάλαιο 3 σημεία 2 και 3 του παραρτήματος της απόφασης 2008/616/ΔΕΥ*, που εφαρμόζονται από κοινού με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

8. Κάθε κράτος μέλος αναλαμβάνει το δικό του κόστος που προκύπτει από τη διαχείριση, τη χρήση και τη συντήρηση της εφαρμογής λογισμικού και των τροποποιημένων εκδόσεών της που αναφέρονται στην παράγραφο 5.

* Απόφαση 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουνίου 2008, για την εφαρμογή της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ σχετικά με την αναβάθμιση της διασυνοριακής συνεργασίας, ιδίως όσον αφορά την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διασυνοριακού εγκλήματος (ΕΕ L 210 της 6.8.2008, σ. 12).»

(5) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 4α, 4β και 4γ:

«Άρθρο 4α

Αμοιβαία συνδρομή για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή όταν, με βάση τα αποτελέσματα της αυτοματοποιημένης αναζήτησης που διεξάγεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1, το κράτος μέλος της παράβασης δεν μπορεί να ταυτοποιήσει το υπεύθυνο πρόσωπο στον αναγκαίο βαθμό βεβαιότητας που απαιτείται από την εθνική του νομοθεσία για να κινήσει ή να διεξαγάγει τις διαδικασίες παρακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1.

2. Το κράτος μέλος της παράβασης αποφασίζει εάν θα ζητήσει αμοιβαία συνδρομή για να λάβει τις συμπληρωματικές πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3, δεύτερο εδάφιο. Η αίτηση μπορεί να εκδοθεί μόνο από διοικητική ή δικαστική αρχή ή από την αστυνομική αρχή που είναι αρμόδια για τη συγκεκριμένη υπόθεση, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του εν λόγω κράτους μέλους.

3. Όταν το κράτος μέλος της παράβασης αποφασίσει να αιτηθεί αμοιβαίας συνδρομής σύμφωνα με την παράγραφο 1, το εθνικό του σημείο επαφής αποστέλλει ηλεκτρονικά δομημένη και υπογεγραμμένη αίτηση στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους ταξινόμησης ή κατοικίας.

Στο κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας μπορεί να αιτηθεί:

- α) να επιβεβαιώσει, με βάση τις πληροφορίες που έχει ήδη στην κατοχή του, ότι μπορεί να θεωρηθεί με εύλογο βαθμό βεβαιότητας ότι το πρόσωπο που καταγράφεται οπτικά από τον εξοπλισμό ανίχνευσης του κράτους μέλους της παράβασης είναι ο ιδιοκτήτης, ο κάτοχος ή ο τελικός χρήστης του οχήματος ή οποιοδήποτε πρόσωπο φερόμενο ως υπεύθυνο για μία από τις τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1·
- β) να ζητήσει από τον ιδιοκτήτη, τον κάτοχο ή τον τελικό χρήστη του οχήματος, ή από οποιοδήποτε πρόσωπο φερόμενο ως υπεύθυνο για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, να παρέχει πληροφορίες σχετικά με την ταυτότητα του υπεύθυνου προσώπου, σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο.

4. Όταν το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας λαμβάνει αίτηση που αναφέρεται στην παράγραφο 3, συγκεντρώνει τις αιτούμενες πληροφορίες, εκτός εάν αποφασίσει να επικαλεσθεί έναν από τους λόγους απαραδέκτου που απαριθμούνται στην παράγραφο 7 ή εάν δεν είναι δυνατή η συγκέντρωση των αιτούμενων πληροφοριών. Το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας διαβιβάζει τις αιτούμενες πληροφορίες ηλεκτρονικά χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση μέσω του εθνικού του σημείου επαφής στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης.

Στην περίπτωση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β), το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας ζητεί τις πληροφορίες σύμφωνα με τις ισχύουσες εθνικές διαδικασίες, ως εάν το σχετικό μέτρο διερεύνησης είχε διαταχθεί από τις δικές του αρχές, εκτός εάν αποφασίσει να επικαλεστεί έναν από τους λόγους απαραδέκτου που απαριθμούνται στην παράγραφο 7.

Το κράτος μέλος ταξινόμησης και το κράτος μέλος κατοικίας συμμορφώνονται με τις διατυπώσεις και τις διαδικασίες που έχουν ζητηθεί ρητά από το κράτος μέλος της παράβασης, κατά τη συλλογή των συμπληρωματικών πληροφοριών, στον βαθμό που δεν είναι ασυμβίβαστες με την εθνική τους νομοθεσία.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι παρέχουν τις αιτούμενες πληροφορίες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση από την παραλαβή της αίτησης.

Όταν δεν είναι δυνατόν να συγκεντρωθούν οι πληροφορίες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση από την παραλαβή της αίτησης, τα εθνικά σημεία επαφής του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας διαβιβάζουν τις εν λόγω πληροφορίες στο κράτος μέλος της παράβασης το συντομότερο δυνατόν, με επαρκή αιτιολόγηση των αιτιών της καθυστέρησης.

Όταν έχει καταστεί σαφές ότι το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας δεν θα είναι σε θέση να συγκεντρώσει το σύνολο ή μέρος των αιτούμενων πληροφοριών, κοινοποιεί αμέσως λεπτομερή εξήγηση των αιτιών στο κράτος μέλος της παράβασης.

6. Τα κράτη μέλη προς τα οποία απευθύνεται η αίτηση δύνανται να προβλέπουν προηγούμενη διοικητική ή δικαστική διαδικασία επικύρωσης, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι αιτούμενες πληροφορίες είναι αναγκαίες και αναλογικές για τον σκοπό της ταυτοποίησης του υπεύθυνου προσώπου, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα δικαιώματα των φερόμενων υπεύθυνων προσώπων.

7. Τα κράτη μέλη δύνανται να αρνηθούν να παράσχουν τις αιτούμενες συμπληρωματικές πληροφορίες σύμφωνα με την παράγραφο 3. Το πράττουν αυτό μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) υπάρχει ασυλία ή προνόμιο σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας, που καθιστά αδύνατη την παροχή των πληροφοριών·
- β) η παροχή των αιτούμενων πληροφοριών θα ήταν αντίθετη προς την αρχή *ne bis in idem*·
- γ) η παροχή των αιτούμενων πληροφοριών θα έβλαπτε ουσιώδη συμφέροντα εθνικής ασφάλειας, θα έθετε σε κίνδυνο την πηγή των πληροφοριών ή θα απαιτούσε τη χρήση διαβαθμισμένων πληροφοριών σχετικών με συγκεκριμένες δραστηριότητες συλλογής πληροφοριών·
- δ) υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστεύεται ότι η παροχή των αιτούμενων πληροφοριών θα ήταν ασυμβίβαστη με τις υποχρεώσεις του κράτους μέλους ταξινόμησης ή κατοικίας σύμφωνα με το άρθρο^ο 6 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης·
- ε) η παροχή των αιτούμενων πληροφοριών θα αποκάλυπτε την ταυτότητα ενός προστατευόμενου προσώπου σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας·
- στ) εάν το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας προβλέπει προηγούμενη διοικητική ή δικαστική διαδικασία επικύρωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 6, αλλά η αίτηση δεν επικυρώθηκε από το κράτος μέλος της παράβασης πριν από τη διαβίβασή της και, βάσει των περιστάσεων της συγκεκριμένης περίπτωσης, οι αιτούμενες πληροφορίες δεν θεωρούνται αναγκαίες και αναλογικές για τον σκοπό της ταυτοποίησης του υπεύθυνου προσώπου.

Τα κράτη μέλη αποφασίζουν το συντομότερο δυνατόν, αλλά το αργότερο εντός 15 ημερών από την παραλαβή της αίτησης, εάν επικαλούνται λόγο απαραδέκτου. Τα κράτη μέλη που αποφασίζουν να εφαρμόσουν λόγο απαραδέκτου ενημερώνουν το κράτος μέλος της παράβασης μέσω του εθνικού σημείου επαφής του, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

8. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στην περίπτωση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β) εφαρμόζονται μέσα έννομης προστασίας ισοδύναμα με εκείνα που διατίθενται σε παρόμοια εγχώρια υπόθεση.

9. Τα εθνικά σημεία επαφής του κράτους μέλους της παράβασης, του κράτους μέλους ταξινόμησης και του κράτους μέλους κατοικίας μπορούν να διαβουλεύονται

μεταξύ τους, με κάθε πρόσφορο μέσο, με σκοπό τη διευκόλυνση της αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

10. Η αίτηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 κοινοποιείται στη γλώσσα ή σε μία από τις γλώσσες του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας που κοινοποιείται στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 5α παράγραφος 8.

Οι πληροφορίες που παρέχονται ως απάντηση στην αίτηση κοινοποιούνται στη γλώσσα ή τις γλώσσες του κράτους μέλους της παράβασης που κοινοποιείται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 5α παράγραφος 8.

11. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον περαιτέρω προσδιορισμό του περιεχομένου του τυποποιημένου ηλεκτρονικού εντύπου για την αίτηση, των μέσων διαβίβασης των πληροφοριών που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 και των λειτουργιών και τεχνικών προδιαγραφών της εφαρμογής λογισμικού για την ανταλλαγή δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων κυβερνοασφάλειας. Οι προδιαγραφές λογισμικού προβλέπουν τόσο την επιγραμμική ασύγχρονη ανταλλαγή δεδομένων όσο και την ασύγχρονη ανταλλαγή παρτίδων δεδομένων, καθώς και τη διαβίβαση των στοιχείων δεδομένων σε κρυπτογραφημένη μορφή.

Το τυποποιημένο ηλεκτρονικό έντυπο για την αίτηση περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) τη διοικητική ή δικαστική απόφαση σχετικά με την επικύρωση των αιτούμενων πληροφοριών, που αναφέρεται στην παράγραφο 6, και λεπτομέρειες σχετικά με την αρχή που έλαβε την απόφαση, κατά περίπτωση·
- β) στοιχεία δεδομένων σχετικά με τους ιδιοκτήτες, τους κατόχους ή τους τελικούς χρήστες των οχημάτων που λαμβάνονται ως αποτέλεσμα της αυτοματοποιημένης αναζήτησης που διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1·
- γ) εάν είναι διαθέσιμη, την οπτική καταγραφή του υπεύθυνου προσώπου που ανακτάται από τον εξοπλισμό ανίχνευσης, ιδίως τις κάμερες ταχύτητας.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10α παράγραφος 2.

Άρθρο 4β

Εθνικά μέτρα που διευκολύνουν την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν οποιοδήποτε μέτρο σχετικά με τις τροχαίες παραβάσεις σχετικές την οδική ασφάλεια, οι οποίες απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της εθνικής τους νομοθεσίας, προκειμένου να εντοπίζουν επιτυχώς το υπεύθυνο πρόσωπο, όπως μέτρα που σχετίζονται με την υποχρέωση συνεργασίας για τον εντοπισμό του υπεύθυνου προσώπου, υπό την προϋπόθεση ότι γίνονται σεβαστά τα θεμελιώδη και οικονομικά δικαιώματα βάσει του ενωσιακού και του εθνικού δικαίου.

2. Σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη δύνανται ιδίως:

- α) να επιδίδουν έγγραφα σε πρόσωπα φερόμενα ως υπεύθυνα για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, οι οποίες απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων με τα οποία ζητείται από τα εν λόγω πρόσωπα να επιβεβαιώσουν την ευθύνη τους·

- β) να εφαρμόζουν, στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στα φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα και οι οποίες σχετίζονται με την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου.

Άρθρο 4γ

Χρήση λοιπών βάσεων δεδομένων

«Τα κράτη μέλη μπορούν να ανταλλάσσουν δεδομένα ή να έχουν πρόσβαση σε αυτά χρησιμοποιώντας λοιπές βάσεις δεδομένων, όπως μητρώα αδειών οδήγησης ή μητρώα πληθυσμού, με αποκλειστικό σκοπό την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου. Το πράττουν μόνον εφόσον η εν λόγω ανταλλαγή ή πρόσβαση βασίζεται ρητώς στη νομοθεσία της Ένωσης.»

- (6) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Ενημερωτική επιστολή για τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια

1. Το κράτος μέλος της παράβασης αποφασίζει εάν θα κινήσει διαδικασίες για την αντιμετώπιση των προβλεπόμενων στο άρθρο 2 παράγραφος 1 τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια.

Σε περίπτωση που το κράτος μέλος της παράβασης αποφασίσει να κινήσει τις εν λόγω διαδικασίες, ενημερώνει πάραυτα το φερόμενο υπεύθυνο πρόσωπο όσον αφορά τη σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση και όσον αφορά την απόφαση να κινήσει διαδικασίες παρακολούθησης με ενημερωτική επιστολή.

Η ενημερωτική επιστολή μπορεί να εξυπηρετεί άλλους σκοπούς από εκείνους που ορίζονται στο δεύτερο εδάφιο.

2. Η ενημερωτική επιστολή περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:

- α) την ένδειξη ότι η επιστολή εκδίδεται για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας·
- β) το όνομα, την ταχυδρομική διεύθυνση, τον αριθμό τηλεφώνου και τη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της αρμόδιας αρχής·
- γ) όλες τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια, ιδίως τα δεδομένα για το όχημα με το οποίο διαπράχθηκε η παράβαση, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος, του τύπου, της ημερομηνίας και της ώρας της παράβασης, της φύσης της παράβασης, της λεπτομερούς αναφοράς στις νομικές διατάξεις που παραβιάστηκαν και, κατά περίπτωση, τα δεδομένα σχετικά με τη συσκευή που χρησιμοποιήθηκε για την ανίχνευση της παράβασης·
- δ) λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τον νομικό χαρακτηρισμό της τροχαίας παράβασης σχετικής με την οδική ασφάλεια, τις εφαρμοστέες κυρώσεις και άλλες νομικές συνέπειες της τροχαίας παράβασης σχετικής με την οδική ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης (συμπεριλαμβανομένων των βαθμών ποινής ή άλλων περιορισμών που επιβάλλονται στο δικαίωμα οδήγησης), σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·
- ε) λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τον τόπο και τον τρόπο άσκησης των δικαιωμάτων υπεράσπισης ή άσκησης προσφυγής κατά της απόφασης δίωξης της τροχαίας παράβασης σχετικής με την οδική ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για το παραδεκτό της εν λόγω

προσφυγής και της προθεσμίας για την άσκηση της προσφυγής, καθώς και σχετικά με το εάν και υπό ποιες προϋποθέσεις εφαρμόζονται οι διαδικασίες ερήμην, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

- στ) κατά περίπτωση, πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες με τις οποίες τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεύτερο εδάφιο του παρόντος άρθρου ενημερώνουν τις αρχές του κράτους μέλους της παράβασης σχετικά με την ταυτότητα του υπεύθυνου προσώπου σύμφωνα με το άρθρο 4β·
- ζ) κατά περίπτωση, λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το όνομα, τη διεύθυνση και τον διεθνή αριθμό τραπεζικού λογαριασμού (IBAN) της αρχής στην οποία μπορεί να καταβληθεί επιβληθείσα χρηματική ποινή, την προθεσμία πληρωμής και εναλλακτικές μεθόδους πληρωμής, ιδίως συγκεκριμένες εφαρμογές λογισμικού, εφόσον οι εν λόγω μέθοδοι είναι προσβάσιμες τόσο από μόνιμους όσο και από μη μόνιμους κατοίκους·
- η) πληροφορίες σχετικά με τους εφαρμοστέους κανόνες προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τα δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων και τη διαθεσιμότητα περαιτέρω πληροφοριών ή παραπομπής στον τόπο στον οποίο οι εν λόγω πληροφορίες μπορούν εύκολα να ανακτηθούν σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών από ποια πηγή προέρχονται τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, ή τα άρθρα 13 και 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·
- θ) κατά περίπτωση, λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το κατά πόσον και τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να μετριάστούν οι κυρώσεις για τις παραβάσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, μεταξύ άλλων με την πρόωρη καταβολή χρηματικής ποινής·
- ι) κατά περίπτωση, σαφή ένδειξη ότι η ιδιωτική ή δημόσια οντότητα που την αποστέλλει αποτελεί πληρεξούσιο εξουσιοδοτημένο από το κράτος μέλος της παράβασης σύμφωνα με το άρθρο 5β και σαφή οριοθέτηση των ποσών των αιτούμενων χρημάτων, αναλόγως της νομικής τους βάσης.

3. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, στην περίπτωση που το υπεύθυνο πρόσωπο είναι οδηγός μη μόνιμος κάτοικος, στον οποίο έγινε επιτόπιος έλεγχος σε έλεγχο οδικής κυκλοφορίας, η ενημερωτική επιστολή περιέχει τουλάχιστον τα δεδομένα που απαριθμούνται στην παράγραφο 2 στοιχεία γ), δ), ε) και ζ).

4. Κατόπιν αιτήματος των φερόμενων υπεύθυνων προσώπων, το κράτος μέλος της παράβασης εξασφαλίζει ότι παρέχεται πρόσβαση σε όλες τις ουσιώδεις πληροφορίες που έχουν στην κατοχή τους οι αρχές που είναι αρμόδιες για τη διερεύνηση τροχαίας παράβασης σχετικής με την οδική ασφάλεια, οι οποίες απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.

5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η έναρξη των προθεσμιών για την άσκηση του δικαιώματος προσφυγής ή τον μετριασμό των κυρώσεων όσον αφορά μη μόνιμους κατοίκους, σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχεία ε) και θ), αντιστοιχεί στην ημερομηνία παραλαβής της ενημερωτικής επιστολής.»

- (7) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 5α και 5β:

«Άρθρο 5α

Επίδοση της ενημερωτικής επιστολής και των εγγράφων παρακολούθησης

1. Τα κράτη μέλη αποστέλλουν την ενημερωτική επιστολή και τα έγγραφα παρακολούθησης στα φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα με συστημένη επιστολή ή με αντίστοιχα ηλεκτρονικά, σύμφωνα με το κεφάλαιο III τμήμα 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, ή, στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού δίνουν την ενημερωτική επιστολή απευθείας στο φερόμενο υπεύθυνο πρόσωπο.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η ενημερωτική επιστολή αποστέλλεται το αργότερο εντός ενός μηνός από την καταχώριση της τροχαίας παράβασης σχετικής με την οδική ασφάλεια, η οποία απαριθμείται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, ή, σε περίπτωση που χρειάζεται να αποσταλούν περισσότερες ενημερωτικές επιστολές κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, εντός 15 ημερών από το συμβάν που κατέστησε αναγκαία την αποστολή των επακόλουθων ενημερωτικών επιστολών.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τυχόν άλλα έγγραφα παρακολούθησης αποστέλλονται εντός 15 ημερών από το συμβάν που κατέστησε αναγκαία την αποστολή τους.

3. Το κράτος μέλος της παράβασης μπορεί να αποστείλει την ενημερωτική επιστολή ή τα έγγραφα παρακολούθησης στα φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα μέσω των αρχών του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) η διεύθυνση του προσώπου για το οποίο προορίζεται το έγγραφο είναι άγνωστη, ελλιπής ή αβέβαιη·
- β) οι δικονομικοί κανόνες του εθνικού δικαίου του κράτους μέλους της παράβασης απαιτούν απόδειξη επίδοσης του εγγράφου, πέραν της απόδειξης που μπορεί να ληφθεί με συστημένη επιστολή ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα·
- γ) δεν κατέστη δυνατή η επίδοση του εγγράφου με συστημένη επιστολή ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα·
- δ) το κράτος μέλος της παράβασης έχει βάσιμους λόγους να θεωρεί ότι η επίδοση του εγγράφου με συστημένη επιστολή ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα στη συγκεκριμένη περίπτωση θα είναι αναποτελεσματική ή ακατάλληλη.

4. Η αίτηση για την κίνηση της διαδικασίας αμοιβαίας συνδρομής που αναφέρεται στην παράγραφο 3 μπορεί να εκδοθεί από διοικητική ή δικαστική αρχή ή από την αστυνομική αρχή που είναι αρμόδια για τη συγκεκριμένη περίπτωση, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης.

Το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης διαβιβάζει την ενημερωτική επιστολή ή τα έγγραφα παρακολούθησης που πρόκειται να επιδοθούν στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους ταξινόμησης ή κατοικίας, μαζί με δομημένη ηλεκτρονικά αίτηση.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η ενημερωτική επιστολή και τα έγγραφα παρακολούθησης που επιδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 επιδίδονται είτε σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο είτε, όταν αυτό δικαιολογείται δεόντως, με συγκεκριμένη μέθοδο που έχει αιτηθεί το κράτος μέλος της παράβασης, εκτός εάν η εν λόγω μέθοδος είναι ασυμβίβαστη με το εθνικό τους δίκαιο.

6. Το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας εξασφαλίζει ότι το εθνικό του σημείο επαφής συντάσσει δομημένο ηλεκτρονικά πιστοποιητικό και το αποστέλλει στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) μετά την ολοκλήρωση των διατυπώσεων σχετικά με την επίδοση της ενημερωτικής επιστολής ή των εγγράφων παρακολούθησης σύμφωνα με την παράγραφο 3,
- β) όταν η παράδοση δεν είναι επιτυχής.

Εφόσον ζητηθεί από το κράτος μέλος της παράβασης, το πιστοποιητικό συνοδεύεται από αντίγραφο των επιδιδόμενων εγγράφων.

7. Η αίτηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4 κοινοποιείται στη γλώσσα ή σε μία από τις γλώσσες του κράτους μέλους ταξινόμησης ή κατοικίας που κοινοποιείται στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 8. Το πιστοποιητικό που αναφέρεται στην παράγραφο 6 κοινοποιείται στη γλώσσα του κράτους μέλους της παράβασης που έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 8.

8. Όταν το κράτος μέλος της παράβασης αποφασίζει να κινήσει διαδικασία παρακολούθησης των τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, το εν λόγω κράτος μέλος αποστέλλει την ενημερωτική επιστολή και τα έγγραφα παρακολούθησης στη γλώσσα της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος.

Εάν η γλώσσα της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος δεν είναι διαθέσιμη ή εάν υπάρχουν εύλογες αμφιβολίες για το κατά πόσον η αποστολή της ενημερωτικής επιστολής ή των εγγράφων παρακολούθησης στη γλώσσα της άδειας κυκλοφορίας οχήματος θα ήταν σύμφωνη με την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων του ενδιαφερόμενου προσώπου, η ενημερωτική επιστολή και τα έγγραφα παρακολούθησης αποστέλλονται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας του φερόμενου υπεύθυνου προσώπου.

Στις περιπτώσεις που καλύπτονται από το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, όταν υπάρχουν περισσότερες επίσημες γλώσσες στο κράτος μέλος ταξινόμησης ή στο κράτος μέλος κατοικίας, οι ενημερωτικές επιστολές και τα έγγραφα παρακολούθησης αποστέλλονται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες της περιφέρειας ή άλλης γεωγραφικής υποδιαίρεσης όπου βρίσκεται η διεύθυνση των φερόμενων υπεύθυνων προσώπων ή σε άλλη γλώσσα την οποία το εν λόγω κράτος μέλος έχει δηλώσει ότι θα αποδεχόταν.

Κάθε κράτος μέλος ανακοινώνει στην Επιτροπή κάθε επίσημη γλώσσα της Ένωσης στην οποία μπορεί να αποσταλεί η ενημερωτική επιστολή, κατανεμημένη, εφόσον απαιτείται, ανά περιφέρειες ή άλλες γεωγραφικές υποδιαίρεσεις. Η Επιτροπή δημοσιεύει τον κατάλογο των αποδεκτών γλωσσών στην επιγραμματική δικτυακή πύλη που αναφέρεται στο άρθρο 8.

9. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα επιτρέπεται να επικοινωνούν με τις αρχές του κράτους μέλους της παράβασης, μέχρι το στάδιο της προσφυγής ενώπιον δικαστηρίου, σε οποιαδήποτε από τις γλώσσες που κοινοποιούνται είτε από το κράτος μέλος ταξινόμησης είτε από το κράτος μέλος κατοικίας, ή από το κράτος μέλος της παράβασης στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 8, ή, εάν το ενδιαφερόμενο μέρος δεν γνωρίζει επαρκώς τις εν λόγω γλώσσες, σε γλώσσα της Ένωσης την οποία ομιλεί ή κατανοεί.

10. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η ποιότητα της μετάφρασης της ενημερωτικής επιστολής και των εγγράφων παρακολούθησης είναι τουλάχιστον του προτύπου που ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 9 της οδηγίας 2010/64/ΕΕ.

11. Το κράτος μέλος της παράβασης μεριμνά ώστε η ενημερωτική επιστολή και τα έγγραφα παρακολούθησης που επιδίδονται στα φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα να μπορούν να επανεξετάζονται αποτελεσματικά και γρήγορα από δικαστήριο ή παρόμοιο θεσμικό όργανο που έχει την εξουσία να εκδίδει νομικά δεσμευτικές αποφάσεις, κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε προσώπου έχει έννομο συμφέρον για την έκβαση των διαδικασιών που κινούνται δυνάμει του άρθρου 5, με την αιτιολογία ότι τα εν λόγω έγγραφα δεν συνάδουν με το παρόν άρθρο.

12. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον προσδιορισμό του περιεχομένου των ηλεκτρονικών εντύπων για την αίτηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4 και του πιστοποιητικού που αναφέρεται στην παράγραφο 6, καθώς και των λειτουργιών και των τεχνικών προδιαγραφών της εφαρμογής λογισμικού για την ανταλλαγή δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων κυβερνοασφάλειας. Οι προδιαγραφές λογισμικού προβλέπουν τόσο την επιγραμμική ασύγχρονη ανταλλαγή δεδομένων όσο και την ασύγχρονη ανταλλαγή παρτίδων δεδομένων. Τα δεδομένα διαβιβάζονται με τη χρήση τεχνολογίας κρυπτογράφησης αιχμής. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10α παράγραφος 2.

«Άρθρο 5β

Χρηματοπιστωτικές απαιτήσεις νομικών οντοτήτων εξουσιοδοτημένων από τα κράτη μέλη

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, όταν εξουσιοδοτούν μια ιδιωτική ή δημόσια οντότητα με διακριτή νομική προσωπικότητα να διαχειρίζεται τις διαδικασίες παρακολούθησης ή μέρος αυτών που κινούνται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 1, συμπεριλαμβανομένης της εκτέλεσης χρηματικών ποινών, τα φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα δεν υπόκεινται στις επιβαρύνσεις της εν λόγω οντότητας όσον αφορά τα νομικά και διοικητικά έξοδα που προκύπτουν από τη διαχείριση των εν λόγω διαδικασιών. Αυτό γίνεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος των αρχών των κρατών μελών να επιβάλλουν αναλογικά διοικητικά τέλη.

* Κανονισμός (ΕΕ) 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά και την κατάργηση της οδηγίας 1999/93/ΕΚ (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 73).»

(8) Τα άρθρα 6, 7 και 8 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Υποβολή εκθέσεων και παρακολούθηση

1. Το αργότερο στις ακόλουθες ημερομηνίες: 6 Μαΐου 2024, την 6η Μαΐου 2026 (...), κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει στην Επιτροπή συνολική έκθεση σύμφωνα με το δεύτερο και το τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

Κάθε ολοκληρωμένη έκθεση περιλαμβάνει τον αριθμό των αυτόματων ερευνών που διεξήχθησαν από το κράτος μέλος της παράβασης και στάλθηκαν στο εθνικό σημείο

επαφής του κράτους μέλους ταξινόμησης, μετά από παραβάσεις που διαπράχθηκαν στο έδαφός του, καθώς και το είδος των παραβάσεων για τις οποίες υποβλήθηκαν αιτήσεις και τον αριθμό των αιτήσεων που δεν απαντήθηκαν.

Κάθε ολοκληρωμένη έκθεση περιλαμβάνει επίσης περιγραφή της κατάστασης σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την αντιμετώπιση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια, με βάση το ποσοστό τέτοιων παραβάσεων για τις οποίες στάλθηκαν ενημερωτικές επιστολές.

2. Έως [τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], και στη συνέχεια ανά τετραετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

3. Η έκθεση αναφέρει τον αριθμό των αυτόματων ερευνών που διεξήχθησαν από το κράτος μέλος της παράβασης σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 και στάλθηκαν στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους ταξινόμησης, μετά από τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, οι οποίες διεπράχθησαν στο έδαφός του, καθώς και το είδος των παραβάσεων για τις οποίες υποβλήθηκαν αιτήσεις και τον δομημένο αριθμό των αιτήσεων που δεν απαντήθηκαν ανάλογα με το είδος της μη απαντηθείσας αίτησης. Οι εν λόγω πληροφορίες μπορούν να βασίζονται στα δεδομένα που παρέχονται μέσω του Eucaris.

Η έκθεση περιλαμβάνει επίσης περιγραφή της κατάστασης σε εθνικό επίπεδο σε σχέση με την παρακολούθηση που παρέχεται για τις τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια. Η περιγραφή θα πρέπει να προσδιορίζει τουλάχιστον τα εξής:

- α) τον συνολικό αριθμό των καταγεγραμμένων τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, οι οποίες εντοπίστηκαν αυτόματα ή χωρίς την επιτόπια ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου·
- β) τον αριθμό των καταγεγραμμένων τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, οι οποίες διαπράχθηκαν με οχήματα που έχουν αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους από το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση και εντοπίστηκαν αυτόματα ή χωρίς την επιτόπια ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου·
- γ) τον αριθμό των μόνιμων ή αφαιρούμενων συσκευών αυτόματης ανίχνευσης, συμπεριλαμβανομένων των καμερών ταχύτητας·
- δ) τον αριθμό των χρηματικών ποινών που καταβλήθηκαν οικειοθελώς από μη μόνιμους κατοίκους·
- ε) τον αριθμό των ηλεκτρονικά διαβιβαζομένων αιτήσεων αμοιβαίας συνδρομής σύμφωνα με το άρθρο 4α παράγραφος 3 και τον αριθμό των εν λόγω αιτήσεων κατά τις οποίες δεν παρασχέθηκαν οι πληροφορίες·
- στ) τον αριθμό των ηλεκτρονικά διαβιβαζομένων αιτήσεων αμοιβαίας συνδρομής σύμφωνα με το άρθρο 5α παράγραφος 4 και τον αριθμό των εν λόγω αιτήσεων κατά τις οποίες δεν κατέστη δυνατή η επίδοση των εγγράφων.

4. Η Επιτροπή αξιολογεί τις εκθέσεις που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη και ενημερώνει την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 10α σχετικά με το περιεχόμενο

τους το αργότερο έξι μήνες μετά την παραλαβή των εκθέσεων από όλα τα κράτη μέλη.

Άρθρο 7

Συμπληρωματικές υποχρεώσεις

Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679, την οδηγία (ΕΕ) 2016/680 και την οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, τα κράτη μέλη αλληλοενημερώνονται σχετικά με περιστατικά κυβερνοασφάλειας, τα οποία κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2555, όταν τα περιστατικά αφορούν δεδομένα που είναι αποθηκευμένα σε εικονικά ή φυσικά νέφη ή υπηρεσίες φιλοξενίας νέφους.

Άρθρο 8

Δικτυακή πύλη για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (στο εξής: Δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών)

1. Η Επιτροπή δημιουργεί και διατηρεί επιγραμμική δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών διαθέσιμη σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης, η οποία αφορά στα εξής:

- α) την ανταλλαγή πληροφοριών με τους χρήστες του οδικού δικτύου σχετικά με τους κανόνες που ισχύουν στα κράτη μέλη στον τομέα που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, ιδίως τους οδικούς κανόνες σχετικούς με την οδική ασφάλεια, τις διαδικασίες προσφυγής, τις επιβληθείσες κυρώσεις και τα συστήματα και τα διαθέσιμα μέσα για την καταβολή χρηματικών ποινών·
- β) την ανταλλαγή πληροφοριών και άλλες αλληλεπιδράσεις μεταξύ των εθνικών σημείων επαφής και άλλων αρμόδιων αρχών των κρατών μελών μεταξύ τους και με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, ιδίως με την παροχή πρόσβασης σε συγκεκριμένες εφαρμογές των κρατών μελών που διευκολύνουν την επιβολή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής χρηματικών ποινών, κατά περίπτωση. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει δεδομένα που ανταλλάσσονται σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων και τα δεδομένα σχετικά με φερόμενα υπεύθυνα πρόσωπα ή υπεύθυνα πρόσωπα για παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.

2. Η πρόσβαση στη δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών παρέχεται στα εθνικά σημεία επαφής και σε άλλες σχετικές αρχές που είναι αρμόδιες για την ταυτοποίηση των υπεύθυνων προσώπων και για τη διασυνοριακή επιβολή των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια στα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη βοηθούν τους χρήστες του οδικού δικτύου να επαληθεύουν τη γνησιότητα των ενημερωτικών επιστολών και των εγγράφων παρακολούθησης. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη κοινοποιούν μεταξύ τους και με την Επιτροπή μέσω της δικτυακής πύλης για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών τα υποδείγματα των ενημερωτικών επιστολών και των εγγράφων παρακολούθησης που εκδίδονται από τις αρχές τους, τα οποία χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές υποθέσεις. Τα κράτη μέλη αλληλοενημερώνονται επίσης σχετικά με τις αρχές και τις

εξουσιοδοτημένες νομικές οντότητες που έχουν το δικαίωμα να εκδίδουν τις εν λόγω επιστολές και έγγραφα. Η Επιτροπή είναι η υπεύθυνη επεξεργασίας της δικτυακής πύλης για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, σύμφωνα με τον κανονισμό 2018/1725**.

4. Η δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών είναι συμβατή με τη διασύνδεση που θεσπίστηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*** και με άλλες δικτυακές πύλες ή πλατφόρμες με παρόμοιο σκοπό, όπως η πύλη για την διαδικτυακή πύλη της ευρωπαϊκής ηλεκτρονικής δικαιοσύνης.

5. Τα κράτη μέλη παρέχουν επικαιροποιημένες πληροφορίες μεταξύ τους και στην Επιτροπή, για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, και αλληλεπιδρούν τακτικά με τους χρήστες του οδικού δικτύου μέσω της δικτυακής πύλης για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών.

6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση των τεχνικών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων κυβερνοασφάλειας, που είναι αναγκαίες για τη χρήση και τη συντήρηση της δικτυακής πύλης για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10α παράγραφος 2.

* Οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο κυβερνοασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014 και της οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972, και για την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 (οδηγία NIS 2) (ΕΕ L 333 της 27.12.2022, σ. 80).

** Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

*** Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Οκτωβρίου 2018, για τη δημιουργία ενιαίας ψηφιακής θύρας με σκοπό την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, σε διαδικασίες και σε υπηρεσίες υποστήριξης και επίλυσης προβλημάτων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 1).»

(9) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 8α:

«Άρθρο 8α

Νομισματική στήριξη για τη διασυνοριακή συνεργασία σε δραστηριότητες επιβολής του νόμου

Η Επιτροπή παρέχει νομισματική στήριξη σε πρωτοβουλίες που συμβάλλουν στη διασυνοριακή συνεργασία για την επιβολή των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια στην Ένωση, ιδίως την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, την εφαρμογή έξυπνων μεθόδων και τεχνικών επιβολής του νόμου στα κράτη μέλη, την αύξηση της ανάπτυξης ικανοτήτων των αρχών επιβολής του νόμου και εκστρατείες ευαισθητοποίησης σχετικά με τις διασυνοριακά μέτρα επιβολής του νόμου.»

- (10) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10 για την τροποποίηση του παραρτήματος με σκοπό την επικαιροποίησή του υπό το πρίσμα της τεχνικής προόδου ή όταν αυτό απαιτείται από νομικές πράξεις της Ένωσης που σχετίζονται άμεσα με την επικαιροποίηση του παραρτήματος.»

- (11) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 10α:

«Άρθρο 10α

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.

2. Όποτε γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Αν η γνώμη της επιτροπής πρέπει να ληφθεί με γραπτή διαδικασία, η εν λόγω διαδικασία περατώνεται χωρίς αποτέλεσμα εάν, εντός της προθεσμίας για την έκδοση γνώμης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).»

- (12) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Έκθεση Επιτροπής

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας από τα κράτη μέλη το αργότερο 18 μήνες μετά την παραλαβή των εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 από όλα τα κράτη μέλη.»

- (13) Το παράρτημα I αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας·

- (14) Το παράρτημα II απαλείφεται.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο

έως [δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια.

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Μεταφορές, οδική ασφάλεια

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

- ☐ νέα δράση
- ☐ νέα δράση έπεται από δοκιμαστικό σχέδιο/προπαρασκευαστική ενέργεια⁷³
- ☒ την παράταση υφιστάμενης δράσης
- ☐ συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Γενικοί στόχοι

Ο γενικός στόχος της παρούσας πρωτοβουλίας είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας μέσω της αποτελεσματικότερης διασυνοριακής επιβολής των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια στην ΕΕ.

1.4.2. Ειδικοί στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι της πρωτοβουλίας είναι:

- Αύξηση της συμμόρφωσης των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων με πρόσθετους οδικούς κανόνες σχετικούς με την οδική ασφάλεια·
- Εξορθολογισμός των διαδικασιών αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών κατά τη διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια·
- Ενίσχυση της προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων, συμπεριλαμβανομένης της εναρμόνισης με τους νέους κανόνες της ΕΕ για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που αναμένεται να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους/τις στοχευόμενους/-ες δικαιούχους/ομάδες.

Η πρωτοβουλία θα συμβάλει στον γενικό στόχο της αύξησης της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ μέσω της καλύτερης επιβολής των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια στην περίπτωση παραβατών μη μόνιμων κατοίκων, οι οποίοι συχνά διαφεύγουν των κυρώσεων. Θα έχει υψηλές θετικές επιπτώσεις που εκτιμώνται σε

⁷³

Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

όρους σωζόμενων ζώων και αποφευγόμενων τραυματισμών (384 σωζόμενες ζωές και 21 405 αποφευγόμενοι τραυματισμοί).

Το πεδίο εφαρμογής της πρότασης θα επεκταθεί και σε άλλες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, όπως η μη τήρηση επαρκούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα, η επικίνδυνη προσπέραση, η επικίνδυνη στάθμευση, η διάβαση της λευκής γραμμής (ή των λευκών γραμμών), η οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα ή σε λωρίδα έκτακτης ανάγκης και η οδήγηση υπερφορτωμένου οχήματος. Με την επέκταση του πεδίου εφαρμογής σε αυτές τις παραβάσεις, ο αριθμός των εντοπισμένων παραβάσεων αναμένεται να αυξηθεί κατά 2 % το 2025 σε σχέση με το βασικό σενάριο, και κατά συνέπεια σε όλη την περίοδο αξιολόγησης.

Σήμερα, περίπου το 20 % όλης της διερεύνησης σχετικά με τις παραβάσεις που διαπράττονται με οχήματα ταξινομημένα στο εξωτερικό αποτυγχάνουν λόγω τεχνικών ζητημάτων, όπως η διαθεσιμότητα ακριβών πληροφοριών στα εθνικά μητρώα οχημάτων και η ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου. Η πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των ερευνών που διεξάγονται επιτυχώς. Θεσπίζει μέτρα πολιτικής με στόχο τη βελτίωση του περιεχομένου των μητρώων οχημάτων και την υφιστάμενη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου. Εκτός από τα εν λόγω μέτρα, περιλαμβάνει προσαρμοσμένες διαδικασίες έρευνας παρακολούθησης που βασίζονται στην ηλεκτρονική ανταλλαγή συγκεκριμένων πληροφοριών, όπως οπτικά αποδεικτικά στοιχεία, για την καλύτερη ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου. Επιτρέπει επίσης την εφαρμογή της υποχρέωσης του ιδιοκτήτη/κατόχου του οχήματος να συνεργάζεται με τις αρχές επιβολής του νόμου για την ταυτοποίηση του οδηγού/πραγματικού παραβάτη, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο των κρατών μελών.

Η πρόταση συμβάλλει στη βελτίωση της διασυνοριακής επιβολής των κυρώσεων, διότι τα μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της διερεύνησης και της ταυτοποίησης του υπεύθυνου προσώπου θα έχουν επίσης θετικές επιπτώσεις στον αριθμό των επιτυχώς διερευνηθέντων παραβάσεων και, ως εκ τούτου, μέσω της ίσης μεταχείρισης των οδηγών σε υψηλότερα ποσοστά επιβολής.

Η πρόταση θεσπίζει μέτρα για τη βελτίωση της προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η ενημερωτική επιστολή ή τα έγγραφα παρακολούθησης που εκδίδονται από τις αρχές επιβολής του νόμου σχετικά με την παράβαση περιέχουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τις διοικητικές ή ποινικές διαδικασίες, είναι γραμμένα σε γλώσσα την οποία κατανοούν οι οδηγοί και η γνησιότητα των εν λόγω εγγράφων μπορεί να επαληθευτεί.

Τέλος, η πρόταση αποσκοπεί στη βελτίωση της διασυνοριακής επιβολής των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια βάσει των υφιστάμενων παρεμβάσεων. Αυτό σημαίνει ότι το βασικό σενάριο περιέχει ήδη ορισμένα μέτρα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν. Τα μέτρα που περιλαμβάνονται στην πρόταση είναι κυρίως τεχνικά και συμπληρώνουν τους υφιστάμενους κανόνες, ενώ γίνεται δεκτό ότι η εναρμόνιση των εθνικών νομικών συστημάτων, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών στις οποίες στηρίζεται η διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια και η διασυνοριακή επιβολή κυρώσεων για τέτοιες παραβάσεις, η οποία θα μπορούσε να αυξήσει σημαντικά το μερίδιο των επιτυχών ερευνών, δεν αποτελεί εφικτή επιλογή.

Λόγω της προβλεπόμενης επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της πρότασης και λόγω της απλοποιημένης διασυνοριακής διερεύνησης τροχαίων παραβάσεων σχετικών με

την οδική ασφάλεια, η οποία είναι προσαρμοσμένη στη μαζική ανίχνευση παραβάσεων που συχνά χαρακτηρίζονται διοικητικές και ψηφιοποιημένες μέσω της δημιουργίας ειδικής δικτυακής πύλης και πλατφορμών ΤΠ, θα είναι δυνατή η επιτυχής διερεύνηση περισσότερων παραβάσεων, μειώνοντας έτσι την ατιμωρησία των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων. Κατά συνέπεια, οι μη μόνιμοι κάτοικοι οδηγοί θα προσαρμόσουν τη συμπεριφορά τους στο οδικό δίκτυο. Αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε λιγότερες παραβάσεις που διαπράττονται με οχήματα ταξινομημένα στο εξωτερικό σε σχέση με το βασικό σενάριο.

1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου και των επιτευγμάτων.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί τους ακόλουθους δείκτες επιδόσεων σχετικά με την υλοποίηση και την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της πρωτοβουλίας/παρέμβασης (άρθρο 6 της πρότασης):

- τον συνολικό αριθμό των καταγεγραμμένων τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, οι οποίες εντοπίζονται αυτόματα ή χωρίς επιτόπια ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου·
- τον αριθμό των καταγεγραμμένων τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια που εμπίπτουν στο πλαίσιο της οδηγίας, οι οποίες διαπράττονται με οχήματα που έχουν αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους από το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση και εντοπίζονται αυτόματα ή χωρίς την επιτόπια ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου·
- τον αριθμό των μόνιμων ή αφαιρούμενων συσκευών αυτόματης ανίχνευσης, όπως κάμερες ταχύτητας·
- τον αριθμό των χρηματικών ποινών που καταβλήθηκαν οικειοθελώς από μη μόνιμους κατοίκους·
- τον αριθμό των ηλεκτρονικά διαβιβαζόμενων αιτήσεων στο πλαίσιο της διαδικασίας αμοιβαίας συνδρομής (διερεύνηση παρακολούθησης) και τον αριθμό των εν λόγω αιτήσεων κατά τις οποίες δεν παρασχέθηκαν οι πληροφορίες·
- τον αριθμό των ηλεκτρονικά διαβιβαζόμενων αιτήσεων που αφορούν επίδοση εγγράφων και τον αριθμό των εν λόγω αιτήσεων όπου δεν κατέστη δυνατή η επίδοση των εγγράφων.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Απαιτήση(-εις) που πρέπει να πληρούνται(-ούνται) βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

Δεν καθορίζονται συγκεκριμένες απαιτήσεις που θα πρέπει να πληρούνται βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα. Ωστόσο, βραχυπρόθεσμα, η πρωτοβουλία αναμένεται να μειώσει σημαντικά την ατιμωρησία των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων, ενώ παράλληλα θα αξιοποιήσει την ισχύουσα οδηγία που συνέβαλε σημαντικά στην άρση της ανωνυμίας τους. Μακροπρόθεσμα, προβλέπεται μια πιο ορατή μείωση των ατυχημάτων με θανάτους από τροχαία ατυχήματα και σοβαρούς τραυματισμούς, στα οποία εμπλέκονται οδηγοί μη μόνιμοι κάτοικοι.

1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος

σημείου, «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

Η προστιθέμενη αξία της πρωτοβουλίας είναι παρόμοια με την προστιθέμενη αξία της ισχύουσας οδηγίας για την ΕΕ. Οι υφιστάμενες διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες (όπως η συμφωνία για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών του φόρουμ του Ζάλτσμπουργκ) δεν θα είναι σε θέση να επιτύχουν το ίδιο επίπεδο αποτελεσματικότητας με την οδηγία όσον αφορά τόσο τον τερματισμό της ατιμωρησίας των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων όσο και τη διασφάλιση της ίσης μεταχείρισης όλων των χρηστών του οδικού δικτύου. Η αξιολόγηση της οδηγίας έδειξε ότι, εάν τα κράτη μέλη επιθυμούσαν να επιτύχουν τα ίδια αποτελέσματα μέσω της σύναψης διμερών συμφωνιών, θα έπρεπε να υπογραφούν εκατοντάδες από αυτές τις συμφωνίες, με αποτέλεσμα τεράστια πολυπλοκότητα και πιθανές ασυνέπειες και, τελικά, σημαντικό κόστος για τις εθνικές διοικήσεις. Ως εκ τούτου, η προστιθέμενη αξία για τη δράση της ΕΕ μπορεί επίσης να φανεί από τη σκοπιά της αποδοτικότητας, δεδομένου ότι ένα ενιαίο πλαίσιο παρέχει μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα.

Οι ελλείψεις της ισχύουσας οδηγίας —ιδίως η έλλειψη αποτελεσματικότητάς της— μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με δράση σε επίπεδο ΕΕ. Μόνο ένα μέσο της ΕΕ μπορεί να επιφέρει συνεπή και αποτελεσματική διασυνοριακή επιβολή των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια σε ολόκληρη την ΕΕ.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η αξιολόγηση της ισχύουσας οδηγίας κατέληξε στο συμπέρασμα ότι είχε θετικές επιπτώσεις στην άρση της ανωνυμίας των παραβατών που διέπραξαν τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια στο εξωτερικό, καθώς με την πάροδο του χρόνου διερευνήθηκε ένας αυξανόμενος αριθμός τροχαίων παραβάσεων που διαπράχθηκαν από μη μόνιμους κατοίκους της χώρας. Ωστόσο, τα μέτρα της ισχύουσας οδηγίας ήταν ανεπαρκή για την άρση της ατιμωρησίας τους. Το 2015, περίπου το 50 % των τροχαίων παραβάσεων σχετικών την οδική ασφάλεια που εντοπίστηκαν και διαπράχθηκαν από μη μόνιμων κατοίκους δεν διερευνήθηκαν και περίπου το 50 % των χρηματικών ποινών για τις εν λόγω παραβάσεις που είχαν διερευνηθεί δεν εκτελέστηκαν επιτυχώς. Σχεδόν όλες οι παραβάσεις στις οποίες οι παραβάτες αρνήθηκαν να πληρώσουν χρηματικές ποινές δεν εκτελέστηκαν, δηλαδή οι ποινές που εκτελέστηκαν επιτυχώς οφείλονταν ουσιαστικά σε εθελοντικές πληρωμές.

Η κύρια εξήγηση για αυτό είναι οι δυσκολίες στη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών για τη διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια και την επιβολή κυρώσεων μετά την ανταλλαγή δεδομένων σχετικών με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, ιδίως όταν εφαρμόζονται διαφορετικά νομικά καθεστώτα ευθύνης. Ωστόσο, η εν λόγω συνεργασία αποδείχθηκε επιτυχής μεταξύ των κρατών μελών τα οποία συνήψαν διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες που συμπληρώνουν το δίκαιο της ΕΕ.

1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

Η προτεινόμενη αναθεώρηση της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών συνάδει με τη λοιπή νομοθεσία της ΕΕ για την οδική ασφάλεια. Η εν λόγω αναθεώρηση (1999/37) παραπέμπει στην οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου

σχετικά με τα έγγραφα ταξινόμησης οχημάτων όσον αφορά την ταξινόμηση των στοιχείων των δεδομένων σχετικών με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων· επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών στην παράβαση της χρήσης υπερφορτωμένου οχήματος, έχοντας επομένως στενή σχέση με την εφαρμογή της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου για τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις οχημάτων· συμπληρώνει την οδηγία για την άδεια οδήγησης, επιτρέποντας τη χρήση προσωπικών δεδομένων από μητρώα αδειών οδήγησης για τη διασυνοριακή διερεύνηση τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια, την ενημέρωση των παραβατών σχετικά με τις εφαρμοζόμενες κυρώσεις που επηρεάζουν το δικαίωμά τους να οδηγούν και την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια. Η πρόταση συνάδει επίσης με ένα ευρύτερο σύνολο υφιστάμενων νομικών μέσων και εν εξελίξει πρωτοβουλιών σε επίπεδο Ένωσης, στον τομέα της αστυνομικής και δικαστικής συνεργασίας, τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη σε σχέση με την παρούσα πρωτοβουλία, όπως οι υφιστάμενες διαδικασίες διασυνοριακής διερεύνησης στο πλαίσιο της Σύμβασης για την αμοιβαία δικαστική συνδρομή σε ποινικές υποθέσεις μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της ευρωπαϊκής εντολής έρευνας και των αποφάσεων Prüm, οι οποίες βρίσκονται υπό αναθεώρηση.

Για να εξασφαλιστεί μια συνεκτική προσέγγιση στη διασυνοριακή επιβολή των οδικών κανόνων σχετικών με την οδική ασφάλεια, καταρτίζεται μια δέσμη διαπραγματεύσεων, η οποία αποτελείται από τρεις πρωτοβουλίες - εκτός από την παρούσα πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, περιλαμβάνει επίσης μια πρόταση για μια νέα οδηγία για την άδεια οδήγησης (που θα αντικαταστήσει την οδηγία 2006/126/EK για την άδεια οδήγησης και μια πρόταση για μια οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ισχύ σε ολόκληρη την Ένωση της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης.

1.5.5. Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

Οι εφάπαξ δαπάνες το 2025 και οι τρέχουσες δαπάνες προσαρμογής της Επιτροπής έως το 2050 σχετίζονται κυρίως με τη δημιουργία του συστήματος ΤΠ για την υποστήριξη των αλληλεπιδράσεων μεταξύ κυβερνητικών αρχών/οργανισμών, φυσικών και νομικών προσώπων σε διασυνοριακές διοικητικές και ποινικές διαδικασίες. Η λειτουργικότητα των πληροφοριών της ειδικής δικτυακής πύλης ΤΠ θα βασιστεί στην υπάρχουσα δικτυακή πύλη που διαχειρίζεται η Επιτροπή (Going Abroad) και η αναβάθμιση του εν λόγω συστήματος θα παρουσιάσει τη βέλτιστη χρήση του παρόντος οργανισμού και των επενδυμένων πόρων μέχρι σήμερα. Η δημιουργία του συστήματος ΤΠ δεν απαιτεί αύξηση των ανθρώπινων πόρων.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

☐ **περιορισμένη διάρκεια**

- ☐ με ισχύ από [HH/MM]EEEE έως [HH/MM]EEEE
- ☐ Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το EEEE έως το EEEE για πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων και από το EEEE έως το EEEE για πιστώσεις πληρωμών.

☒ **απεριόριστη διάρκεια**

- Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2025 έως το 2027,
- και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού⁷⁴

☒ **Άμεση διαχείριση** από την Επιτροπή

- ☐ από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης·

☐ **Επιμερισμένη διαχείριση** με τα κράτη μέλη

☐ **Έμμεση διαχείριση** με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

- ☐ σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει·
- ☐ σε διεθνείς οργανισμούς και στις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)·
- ☐ στην ΕΤΕπ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων·
- ☐ στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού·
- ☐ σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου·
- ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που τους παρέχονται επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·
- ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και στους οποίους παρέχονται επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·
- ☐ σε οργανισμούς ή πρόσωπα επιφορτισμένα με την εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.

– *Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, να διευκρινιστούν στο τμήμα «Παρατηρήσεις».*

Παρατηρήσεις

Η υλοποίηση της πρότασης απαιτεί τη δημιουργία και τη συντήρηση ενός νέου συστήματος ΤΠ. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να συνδέει τα υφιστάμενα δίκτυα εθνικών συστημάτων ΤΠ και λειτουργικών σημείων πρόσβασης, που λειτουργούν υπό την ατομική ευθύνη και διαχείριση κάθε κράτους μέλους, ώστε να

⁷⁴

Οι λεπτομέρειες σχετικά με τις μεθόδους εκτέλεσης του προϋπολογισμού, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

διασφαλίζεται η ασφαλής και αξιόπιστη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια. Η Επιτροπή θα καθορίσει τις κατάλληλες λύσεις ΤΠ στις εκτελεστικές πράξεις, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού/αρχιτεκτονικής και των τεχνικών προδιαγραφών για μια ειδική ψηφιακή δικτυακή πύλη και ηλεκτρονικά συστήματα [πλατφόρμα(-ες) διασύνδεσης] για τη διασύνδεση των εθνικών συστημάτων για την ανταλλαγή πληροφοριών, τα οποία τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να χρησιμοποιήσουν. Οι δαπάνες προσαρμογής για την Επιτροπή αναμένεται να αποτελούνται από τρία κύρια στοιχεία δαπανών (υπολογιζόμενα σε παρούσα καθαρή αξία), ως εξής:

- τις μη επαναλαμβανόμενες (εφάπαξ) δαπάνες προσαρμογής το 2025 που προκύπτουν από την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την επαλήθευση της ενημερωτικής επιστολής και των εγγράφων παρακολούθησης μέσω της ειδικής δικτυακής πύλης ΤΠ που εκτιμάται σε 405 000 EUR·
- τις μη επαναλαμβανόμενες (εφάπαξ) δαπάνες προσαρμογής ύψους 70 000 EUR το 2025 που προβλέπονται για τη δημιουργία της ειδικής δικτυακής πύλης ΤΠ·
- τις τρέχουσες δαπάνες προσαρμογής (ανάπτυξη, συντήρηση και υποστήριξη της ειδικής δικτυακής πύλης ΤΠ) που εκτιμώνται σε περίπου 50 000 EUR ετησίως και προορίζονται για πιο διαδραστική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου των κρατών μελών και πολιτών/χρηστών του οδικού δικτύου, όχι μόνο σχετικά με τους ισχύοντες οδικούς κανόνες σχετικούς με την οδική ασφάλεια (υφιστάμενος δικτυακός τόπος «Going Abroad» της Επιτροπής), αλλά και σχετικά με τα ισχύοντα συστήματα κυρώσεων και τις διαδικασίες προσφυγής.

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Τα καθήκοντα που εκτελεί απευθείας η ΓΔ MOVE θα ακολουθούν τον ετήσιο κύκλο σχεδιασμού και παρακολούθησης, όπως εφαρμόζεται στην Επιτροπή και στους εκτελεστικούς οργανισμούς, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής εκθέσεων αποτελεσμάτων μέσω της ετήσιας έκθεσης δραστηριοτήτων της ΓΔ MOVE.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την υλοποίηση και την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της πρωτοβουλίας/παρέμβασης μέσω της αναφοράς ειδικών δεικτών (άρθρο 6 της πρότασης), οι οποίοι περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, τον αριθμό των αυτοματοποιημένων εξερχομένων/εισερχόμενων αιτήσεων που διενεργούνται από το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση και απευθύνονται στο κράτος μέλος όπου ανήκει ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος, ή τον αριθμό των καταγεγραμμένων τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια οι οποίες εντοπίζονται αυτόματα ή χωρίς την επιτόπια ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου και διαπράττονται με οχήματα που είναι ταξινομημένα στο εξωτερικό, ή τον αριθμό των συσκευών ελέγχου (π.χ. κάμερες ταχύτητας), ή των χρηματικών ποινών που καταβλήθηκαν οικειοθελώς από μη μόνιμους κατοίκους.

Η νέα περίοδος υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών παρατείνεται από δύο έτη σε τέσσερα έτη, εναρμονίζοντάς την με το χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης της Επιτροπής και μειώνοντας τον διοικητικό φόρτο για τις εθνικές αρχές. Η (οι) πλατφόρμα(-ες) ΤΠ προορίζεται(-ονται) να διευκολύνει(-ουν) την αυτόματη συλλογή δεδομένων με ειδικές λειτουργίες υποβολής εκθέσεων.

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

Η μονάδα της ΓΔ MOVE που είναι υπεύθυνη για τον τομέα πολιτικής θα διαχειρίζεται την εφαρμογή της οδηγίας, σε συνεργασία με άλλες σχετικές μονάδες και ΓΔ.

Οι δαπάνες θα εκτελούνται βάσει άμεσης διαχείρισης, σε πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του δημοσιονομικού κανονισμού. Η στρατηγική έλεγχου των δημόσιων συμβάσεων και των επιχορηγήσεων στη ΓΔ MOVE περιλαμβάνει ειδικούς εκ των προτέρων νομικούς, επιχειρησιακούς και δημοσιονομικούς ελέγχους σχετικά με τις διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένου ελέγχου από τη συμβουλευτική επιτροπή αγορών και συμβάσεων για τις συνάψεις συμβάσεων), καθώς και σχετικά με την υπογραφή των συμβάσεων και των συμφωνιών. Επιπλέον, οι δαπάνες που πραγματοποιούνται για την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών υπόκεινται σε εκ των προτέρων ελέγχους και, εφόσον απαιτείται, σε εκ των υστέρων και δημοσιονομικούς ελέγχους.

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

Πολύ χαμηλός κίνδυνος. Η ειδική δικτυακή πύλη ΤΠ θα βασιστεί στον υφιστάμενο δικτυακό τόπο «Going Abroad» (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_el.htm) και θα

αναβαθμιστεί ώστε να γίνει πιο διαδραστική και να παρέχει πρόσθετες λειτουργίες. Οι κίνδυνοι που εντοπίστηκαν συνδέονται με τη χρήση διαδικασιών σύναψης συμβάσεων: καθυστέρηση, διαθεσιμότητα δεδομένων, έγκαιρη ενημέρωση της αγοράς κ.λπ. Οι εν λόγω κίνδυνοι καλύπτονται από τον δημοσιονομικό κανονισμό και μετριάζονται με το σύνολο των εσωτερικών ελέγχων που εφαρμόζει η ΓΔ MOVE για δημόσιες συμβάσεις τέτοιας αξίας.

- 2.2.3. *Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)*

Η αιτούμενη αύξηση του προϋπολογισμού αφορά τη δημιουργία και τη συντήρηση του συστήματος ΤΠ. Όσον αφορά τις δραστηριότητες ελέγχου που σχετίζονται με τα συστήματα ΤΠ που αναπτύσσει ή διαχειρίζεται η αρμόδια για την πρόταση διεύθυνση, η διοικούσα επιτροπή ΤΠ παρακολουθεί τακτικά τις βάσεις δεδομένων της διεύθυνσης και την πρόοδο που σημειώνεται, λαμβάνοντας υπόψη την απλούστευση και την οικονομική αποδοτικότητα των πόρων ΤΠ της Επιτροπής.

Η ΓΔ MOVE υποβάλλει κάθε χρόνο στοιχεία σχετικά με το κόστος του ελέγχου των δραστηριοτήτων της στην ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων της. Το προφίλ κινδύνου και το κόστος των ελέγχων για τις δραστηριότητες σύναψης δημόσιων συμβάσεων είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις.

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.

Θα εφαρμόζονται τα συνήθη μέτρα πρόληψης και προστασίας της Επιτροπής, συγκεκριμένα:

- πριν καταβληθούν οι πληρωμές για κάθε υπηρεσία ελέγχονται από το προσωπικό της Επιτροπής, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν συμβατικές υποχρεώσεις, οικονομικές αρχές και ορθές δημοσιονομικές και διαχειριστικές πρακτικές. Οι διατάξεις περί καταπολέμησης της απάτης (εποπτεία, απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων, κ.λπ.) περιλαμβάνονται σε όλες τις συμφωνίες και τις συμβάσεις που συνάπτει η Επιτροπή με τους δικαιούχους των πληρωμών·

- για την καταπολέμηση της απάτης, της διαφθοράς και άλλων παράνομων πράξεων, εφαρμόζονται, χωρίς κανέναν περιορισμό, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 883/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF).

Η ΓΔ MOVE εξέδωσε αναθεωρημένη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης το 2020. Η στρατηγική της MOVE για την καταπολέμηση της απάτης βασίζεται στη στρατηγική της Επιτροπής για την καταπολέμηση της απάτης και σε ειδική εκτίμηση κινδύνου που διενεργήθηκε εσωτερικά για τον εντοπισμό τομέων που είναι πιο ευάλωτοι σε περιπτώσεις απάτης, των ελέγχων που ήδη εφαρμόζονται και των δράσεων που απαιτούνται για τη βελτίωση της ικανότητας της ΓΔ MOVE να προλαμβάνει, να εντοπίζει και να αντιμετωπίζει περιπτώσεις απάτης.

Οι συμβατικές διατάξεις που ισχύουν για τις δημόσιες συμβάσεις διασφαλίζουν ότι οι έλεγχοι και οι επιτόπιοι έλεγχοι είναι δυνατό να διενεργούνται από τις υπηρεσίες

της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένης της OLAF, με τη χρήση των τυποποιημένων διατάξεων που συνιστά η OLAF.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΜ ⁷⁵	χωρών ΕΖΕΣ ⁷⁶	από υποψήφιες προς ένταξη χώρες και δυνάμει υποψήφιες χώρες ⁷⁷	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
01	02 20 04 01	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψήφιων προς ένταξη χωρών και δυνάμει υποψήφιων χωρών	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
	[XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ

⁷⁵ ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

⁷⁶ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁷⁷ Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφιες για ένταξη χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω. Δεν θα είναι αναγκαίες επιπλέον πιστώσεις. Τα ποσά που απαιτούνται για τη χρηματοδότηση του έργου θα ανακατανεμηθούν από τις πιστώσεις που έχουν ήδη προγραμματιστεί στον επίσημο δημοσιονομικό προγραμματισμό στο πλαίσιο των ειδικών θέσεων του προϋπολογισμού.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	01	Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία
---	-----------	---

ΓΔ: MOVE			Έτος 2025 ⁷⁸	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028	Έτος 2029+	ΣΥΝΟΛΟ (2025 – 2050)
• Επιχειρησιακές πιστώσεις								
Γραμμή του προϋπολογισμού ⁷⁹ 02 20 04 01	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Πληρωμές	(2α)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)						
	Πληρωμές	(2β)						
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων ⁸⁰								

⁷⁸ Το έτος 2025 είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

⁷⁹ Σύμφωνα με την επίσημη ονοματολογία του προϋπολογισμού.

⁸⁰ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για την ΓΔ MOVE	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1 β+3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Πληρωμές	=2α+2 β +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Πληρωμές	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)						0,051
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 1 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Πληρωμές	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Αν η πρόταση/πρωτοβουλία επηρεάζει περισσότερους του ενός επιχειρησιακούς τομείς, επαναλάβετε το ανωτέρω τμήμα:

ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Πληρωμές	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)		(6)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 6 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ποσό αναφοράς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Πληρωμές	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	7	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	-----------------------

Αυτό το τμήμα πρέπει να συμπληρωθεί με «στοιχεία διοικητικού χαρακτήρα του προϋπολογισμού» τα οποία θα εισαχθούν, πρώτα, στο [παράρτημα του νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου](#) (παράρτημα 5 της απόφασης της Επιτροπής σχετικά με τους εσωτερικούς κανόνες για την εκτέλεση του τμήματος του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορά την Επιτροπή), που τηλεφορτώνεται στο DECIDE για διυπηρεσιακή διαβούλευση.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028	Έτος 2029+	ΣΥΝΟΛΟ 2025- - 2050
ΓΔ: <.....>							
• Ανθρώπινοι πόροι							
• Άλλες διοικητικές δαπάνες							
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <.....>	Πιστώσεις						

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028	Έτος 2029+	ΣΥΝΟΛΟ 2025-- 2050
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Πληρωμές	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις

Πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			Έτος N		Έτος N+1		Έτος N+2		Έτος N+3		Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)								ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																			
	Είδος 81	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολι κός αριθ.	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ⁸² ...																				
- Αποτέλεσμα																				
- Αποτέλεσμα																				
- Αποτέλεσμα																				
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																				
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																				
- Αποτέλεσμα																				
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																				
ΣΥΝΟΛΑ																				

⁸¹ Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ.: αριθμός ανταλλαγών φοιτητών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ. οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.).

⁸² Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικοί στόχοι ...»

3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα.
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N ⁸³	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες διοικητικές δαπάνες								
Μερικό σύνολο του TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

Εκτός του TOMEA 7⁸⁴ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								
Ανθρώπινοι πόροι								
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα								
Μερικό σύνολο εκτός του TOMEA 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου								

ΣΥΝΟΛΟ								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, οι οποίες θα συμπληρωθούν, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετα κονδύλια που μπορεί να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

⁸³ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας. Να αντικατασταθεί το «N» με το αναμενόμενο πρώτο έτος εφαρμογής (για παράδειγμα: 2021). Το ίδιο και για τα επόμενα έτη.

⁸⁴ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

3.2.3.1. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων.
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)							
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)							
20 01 02 03 (στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)							
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ) ⁸⁵							
20 02 01 (AC, END, INT από το «συνολικό κονδύλιο»)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	- στην έδρα:						
	- στις αντιπροσωπείες της ΕΕ						
01 01 01 02 (AC, END, INT – έμμεση έρευνα)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
ΣΥΝΟΛΟ							

XX είναι ο σχετικός τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, το οποίο θα συμπληρωθεί, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	
Εξωτερικό προσωπικό	

⁸⁵ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

⁸⁶ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «ΒΑ»).

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- ☒ μπορεί να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου με ανακατανομή εντός του οικείου τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ).

Τα ποσά που απαιτούνται για τη χρηματοδότηση του έργου θα ανακατανεμηθούν από τη γραμμή του προϋπολογισμού 02.200401..

- ☐ συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση του αδιάθετου περιθωρίου στο πλαίσιο του αντίστοιχου τομέα του ΠΔΠ και/ή τη χρήση ειδικών μηχανισμών, όπως ορίζεται στον κανονισμό για το ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, τα αντίστοιχα ποσά και οι μηχανισμοί που προτείνεται να χρησιμοποιηθούν.

- ☐ συνεπάγεται την αναθεώρηση του ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, καθώς και τα αντίστοιχα ποσά.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- ☒ δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους
- ☐ προβλέπει τη συγχρηματοδότηση από τρίτους που εκτιμάται παρακάτω:

Πιστώσεις σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N ⁸⁷	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Προσδιορισμός του φορέα συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

⁸⁷

Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας. Να αντικατασταθεί το «N» με το αναμενόμενο πρώτο έτος εφαρμογής (για παράδειγμα: 2021). Το ίδιο και για τα επόμενα έτη.

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:
 - ☐ στους ιδίους πόρους
 - ☐ στα λοιπά έσοδα
 - να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών ☐

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ⁸⁸					Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3			
Άρθρο								

Ως προς τα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

--

Άλλες παρατηρήσεις (π.χ. μέθοδος/τύπος για τον υπολογισμό των επιπτώσεων στα έσοδα ή τυχόν άλλες πληροφορίες).

--

⁸⁸

Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα είσπραξης.