



Consejo de la
Unión Europea

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

6792/23

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

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

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	1 de marzo de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 126 final
Asunto:	Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 126 final.

Adj.: COM(2023) 126 final



Bruselas, 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La presente exposición de motivos acompaña a la propuesta de Directiva que modifica la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial¹ (en lo sucesivo, «la Directiva CBE», por sus siglas en inglés).

La seguridad vial en la UE ha mejorado considerablemente en los últimos veinte años. El número de víctimas mortales en accidentes de tráfico ha disminuido un 61,5 %, pasando de alrededor de 51 400 en 2001 a aproximadamente 19 800 en 2021. No obstante, la mejora de la seguridad vial no ha sido lo suficientemente sólida como para cumplir la ambición política de la UE de reducir el número de muertes en carretera en un 50 % entre 2001 y 2010, y en un 50 % adicional entre 2011 y 2020 (es decir, un 75 % entre 2001 y 2020), derivada de una serie de documentos estratégicos publicados por la Comisión en las dos últimas décadas, como el Libro Blanco titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»² o la Comunicación de la Comisión titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020»³. El número notificado de muertes en carretera en 2020, aproximadamente 18 800, permanece muy por encima del valor previsto, a pesar de una impresionante reducción anual de más de un 17 % con respecto al número de muertes en carretera en 2019. No obstante, esta reducción se vio fuertemente influenciada por una caída sin precedentes del volumen de tráfico por carretera a raíz de la pandemia de COVID-19⁴.

En los años anteriores a 2020, el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico disminuyó de manera muy leve. Esta ralentización, que se empezó a manifestar ya en torno a 2014, llevó a los ministros de Transportes de la UE a emitir una declaración ministerial sobre seguridad vial en el Consejo informal de Transporte celebrado en La Valeta en marzo de 2017⁵. En dicha declaración, los Estados miembros instaron a la Comisión a estudiar la posibilidad de reforzar el marco jurídico de la Unión en materia de seguridad vial para invertir esta tendencia al estancamiento.

En junio de 2019, la Comisión publicó el «Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 — Próximos pasos hacia la “Visión Cero”»⁶. En él, la Comisión propuso nuevos objetivos intermedios de reducción del número de víctimas mortales y lesiones graves en accidentes de tráfico en un 50 % entre 2020 y 2030, como se recomienda en la Declaración de La Valeta. La Comisión basó ese marco de la política en el denominado enfoque del «Sistema Seguro», según el cual se considera que es posible prevenir en gran medida las víctimas mortales y los heridos graves, pese a que seguirán produciéndose accidentes. La aplicación transfronteriza de las normas relativas a las infracciones de tráfico

¹ DO L 68 de 13.3.2015, p. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

⁴ Durante el primer confinamiento de abril de 2020, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (CEST) informó de una reducción de entre un 70 y un 85 % del volumen de tráfico en las principales ciudades europeas (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Véase: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; en junio de 2017, el Consejo adoptó unas Conclusiones sobre seguridad vial en las que reafirmaba la Declaración de La Valeta (véase el documento 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

en materia de seguridad vial es uno de los principales pilares del sistema, ya que reduce la impunidad de los conductores extranjeros. La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente⁷ de 2020 fijó el hito de aproximar a cero la tasa de mortalidad de todos los modos de transporte en la UE para 2050 y anunció la revisión de la Directiva CBE en el marco de la iniciativa emblemática 10 «Reforzar la seguridad y protección del transporte». Posteriormente, esta iniciativa se incluyó en el anexo II del programa de trabajo de la Comisión para 2022 (iniciativas REFIT), bajo el epígrafe «Un Nuevo Impulso a la Democracia Europea»⁸.

Es importante señalar que, en octubre de 2021, el Parlamento Europeo adoptó una Resolución sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030⁹. El Parlamento, aun reconociendo los avances realizados, pidió a la Comisión que revisara la Directiva CBE, ya que lamenta que el marco existente «no garantice adecuadamente la investigación de las infracciones con vistas a la ejecución de las sanciones».

Esta iniciativa se basa en la actual Directiva CBE, la cual 1) estableció el intercambio electrónico de datos de matriculación de vehículos entre los Estados miembros a través de puntos de contacto nacionales designados, lo que ayuda a identificar al propietario o titular del vehículo matriculado en el extranjero con el que se ha cometido la infracción; 2) estableció el Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción (Eucaris) como plataforma informática preferida para el intercambio electrónico de datos de matriculación de vehículos; 3) en la práctica, se ha aplicado predominantemente a los casos transfronterizos en los que las infracciones se detectan a distancia con equipos de detección automática o manual, principalmente radares (es decir, sin que se detenga el vehículo ni se identifique al conductor *in situ*); 4) abarca ocho infracciones de tráfico en materia de seguridad vial: exceso de velocidad, no utilización del cinturón de seguridad, no detención ante un semáforo en rojo, conducción en estado de embriaguez, conducción bajo los efectos de las drogas, no utilización del casco de protección, circulación por un carril prohibido, utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción; 5) determinó la forma en que debe comunicarse la infracción a la persona interesada, incluido el régimen lingüístico, y facilitó asimismo un modelo (no obligatorio) para la carta de información que debe enviarse; 6) aumentó la sensibilización de los ciudadanos al exigir a los Estados miembros que informaran a la Comisión sobre las normas vigentes en materia de seguridad vial y las publicaran en un sitio web en todas las lenguas oficiales¹⁰.

La evaluación de impacto¹¹ que acompaña a la primera propuesta de Directiva CBE de 2008 estimó que los conductores no residentes representaban alrededor del 5 % del tráfico por carretera en la UE (en términos de vehículos/km), pero que cometieron alrededor del 15 % de las infracciones por exceso de velocidad. Por lo tanto, estos son relativamente más propensos a cometer infracciones por exceso de velocidad que los conductores residentes. Uno de los motivos expuestos era que los no residentes percibían que tenían menos probabilidades de ser sancionados al conducir en un Estado miembro en el que no residían, así como menos probabilidades de enfrentarse a acciones judiciales si no pagaban las multas impuestas por autoridades extranjeras. Si bien la actual Directiva CBE contribuyó a suprimir el *anonimato* de los infractores extranjeros al aumentar enormemente el número de casos transfronterizos

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Iniciativa n.º 26 del anexo II de COM(2021) 645 final.

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

¹⁰ Sitio web de la Comisión «Viajar al extranjero»:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_es.htm.

¹¹ SEC(2008) 351.

investigados, también se pusieron de manifiesto sus limitaciones, ya que su efecto disuasorio no fue suficiente para acabar con la *impunidad* de los infractores.

La presente iniciativa tiene por objeto seguir mejorando la seguridad vial mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva CBE a otras infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y la racionalización (es decir, la simplificación, la digitalización y el perfeccionamiento) de la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial cometidas en el extranjero, para así facilitar la ejecución transfronteriza de las sanciones. Pretende también mejorar la protección de los derechos fundamentales de los conductores no residentes. Los objetivos para liberar todo el potencial de la Directiva son:

1. Mejorar el cumplimiento por parte de los conductores no residentes mediante normas de tráfico adicionales en materia de seguridad vial: las conductas peligrosas son uno de los factores que hay detrás del elevado número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tráfico. Es fundamental prevenir este tipo de conductas peligrosas mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva CBE a otras infracciones en materia de seguridad vial, y de este modo reducir la impunidad. Cuando los Estados miembros no pueden sancionar eficazmente a los infractores de otros Estados miembros y así garantizar la igualdad de trato de los conductores residentes y no residentes, mengua considerablemente la credibilidad de los esfuerzos por controlar el cumplimiento.
2. Racionalizar los procedimientos de asistencia mutua entre los Estados miembros en el marco de la investigación transfronteriza de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial: la evaluación de la Directiva CBE de 2016¹² determinó que los principales obstáculos para la aplicación de la justicia a los infractores no residentes eran los siguientes: 1) aproximadamente la mitad de las infracciones de tráfico cometidas por no residentes detectadas no se investigaron; 2) aproximadamente la mitad de las sanciones pecuniarias relativas a las infracciones de tráfico investigadas cometidas por no residentes no llegaron a ejecutarse; 3) para casi todas las infracciones cuyos infractores se negaron a pagar las sanciones pecuniarias, estas no llegaron a ejecutarse, y las que se ejecutaron satisfactoriamente correspondían esencialmente a pagos voluntarios. Las principales causas de las deficiencias detectadas fueron la complejidad, la duración de la asistencia mutua y cooperación entre los Estados miembros (y, por tanto, la ausencia de estas últimas) en la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, así como la deficiente ejecución de las sanciones tras el intercambio de los datos de matriculación de los vehículos, especialmente cuando se aplican diferentes regímenes de responsabilidad jurídica.
3. Reforzar la protección de los derechos fundamentales de los infractores no residentes, incluida la adaptación a las nuevas normas de la UE en materia de protección de datos personales: la Comisión recibió una serie de denuncias de ciudadanos relativas al respeto de los derechos fundamentales (y la falta de este), especialmente en lo que respecta a los recursos contra infracciones de tráfico presuntamente cometidas en el extranjero (alegando, en particular, la falta de información o la falta de claridad sobre los procedimientos de recurso), la falta de pruebas, los diferentes plazos para los no residentes y los residentes por lo que se refiere a la entrega de notificaciones de multas o cartas de información y la notificación inadecuada de los documentos, en particular debido a la ausencia de

¹² SWD(2016) 355 final.

traducciones y a problemas para acceder a información específica sobre las infracciones cometidas y las formas de pago de las sanciones pecuniarias. Por último, pero no por ello menos importante, la propuesta garantiza la armonización con la nueva legislación de la UE en materia de protección de datos personales¹³, adoptada durante la redacción de la propuesta.

En el capítulo 3 de la presente exposición de motivos se ofrece información más detallada acerca de la manera en que la iniciativa aborda los objetivos mencionados y los problemas conexos.

Para garantizar un enfoque coherente en materia de aplicación transfronteriza de las normas de tráfico, se establece un paquete de negociación que consta de tres iniciativas: además de la presente propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva CBE, también contiene una propuesta de nueva Directiva sobre el permiso de conducción¹⁴ [para sustituir a la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción («Directiva sobre el permiso de conducción»)] y una propuesta de nueva Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el efecto a escala de la Unión de determinadas decisiones de privación del derecho a conducir.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La revisión propuesta de la Directiva CBE es coherente con otros actos legislativos de la UE en materia de seguridad vial. La propuesta 1) hace referencia a la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos¹⁵, en lo que se refiere a la clasificación de los elementos de los datos de matriculación de los vehículos; 2) amplía el ámbito de aplicación de la Directiva CBE a la infracción relacionada con el uso de un vehículo sobrecargado, por lo que está estrechamente vinculada a la aplicación de la Directiva 96/53/CE del Consejo, relativa a los pesos y dimensiones máximos autorizados para determinados vehículos¹⁶; y 3) complementa la Directiva sobre el permiso de conducción, ya que permite usar datos personales contenidos en los registros de permisos de conducción para la investigación transfronteriza de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, informar a los infractores de las sanciones aplicadas que afecten a su derecho a conducir e identificar a la persona responsable de las infracciones en materia de seguridad vial.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Ya existe un conjunto más amplio de instrumentos jurídicos e iniciativas en curso a escala de la Unión, en particular en el ámbito de la cooperación policial y judicial, que deben tenerse en cuenta en el marco de la presente iniciativa, como los procedimientos de investigación transfronteriza existentes en virtud del Convenio relativo a la asistencia judicial en materia

¹³ Reglamento (UE) 2016/679, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1), y Directiva (UE) 2016/680, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos (DO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

¹⁴ DO L 403 de 30.12.2006, p. 18.

¹⁵ DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

¹⁶ Directiva 96/53/CE del Consejo, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

penal entre los Estados miembros de la Unión Europea¹⁷, la orden europea de investigación¹⁸ y las Decisiones Prüm, estas últimas actualmente en proceso de revisión¹⁹. No obstante, la presente propuesta prevé procedimientos específicos simplificados y digitalizados, destinados a identificar a la persona responsable de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial y a los procedimientos de notificación y traslado de documentos, que introducen excepciones a los actos jurídicos antes mencionados para facilitar el procesamiento de millones de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial detectadas automáticamente, a menudo calificadas como infracciones administrativas. De igual modo que la versión actual de la Directiva CBE, la propuesta está estrechamente vinculada a la Decisión marco 2005/214/JAI²⁰, en particular en caso de impago de una sanción pecuniaria. Promueve la aplicación efectiva de la Decisión marco al mejorar la identificación de las personas responsables de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y la protección de los derechos fundamentales de los conductores no residentes.

La presente propuesta también hace referencia a los siguientes actos jurídicos: 1) el Reglamento (UE) n.º 910/2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas²¹, a fin de garantizar los efectos jurídicos y la admisibilidad de la carta de información y de los documentos de seguimiento enviados y recibidos mediante un servicio de entrega electrónica certificada; 2) la Directiva 2010/64/UE, relativa al derecho a interpretación y a traducción en los procesos penales²², a fin de garantizar que la traducción de la carta de información y los documentos de seguimiento cumpla unos estándares de calidad, así como que la aplicación de la Directiva CBE revisada no afecte a los procesos penales que requieran garantías específicas para las personas interesadas ni a las garantías procesales de los sospechosos y los acusados; 3) la Directiva (UE) 2022/2555, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de ciberseguridad en toda la Unión²³, a fin de garantizar el intercambio de información sobre los incidentes de ciberseguridad notificados cuando los datos personales tratados se almacenan en nubes o a través de servicios de alojamiento en la nube; 4) el Reglamento (UE) 2018/1724, relativo a la creación de una pasarela digital única²⁴, a fin de garantizar la compatibilidad del portal digital específico mencionado en el capítulo 4 de la presente exposición de motivos y

¹⁷ Acto del Consejo de 29 de mayo de 2000, por el que se celebra, de conformidad con el artículo 34 del Tratado de la Unión Europea, el Convenio relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea (DO C 197 de 12.7.2000, p. 1).

¹⁸ Directiva 2014/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la orden europea de investigación en materia penal (DO L 130 de 1.5.2014, p. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo, de 24 de febrero de 2005, relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias (DO L 76 de 22.3.2005, p. 16).

²¹ Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por el que se deroga la Directiva 1999/93/CE (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

²² Directiva 2010/64/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, relativa al derecho a interpretación y a traducción en los procesos penales (DO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

²³ Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de ciberseguridad en toda la Unión, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 910/2014 y la Directiva (UE) 2018/1972 y por la que se deroga la Directiva (UE) 2016/1148 (DO L 333 de 27.12.2022, p. 80).

²⁴ Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

del portal «Tu Europa» de la Comisión; 5) las Directivas 2012/13/UE²⁵, 2013/48/UE²⁶, (UE) 2016/343²⁷, (UE) 2016/800²⁸ y (UE) 2016/1919²⁹ del Parlamento Europeo y del Consejo, a fin de garantizar que la aplicación de la Directiva CBE revisada no afecte a los procesos penales que requieran garantías específicas para las personas interesadas, al Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones de la Unión³⁰, ni a las garantías procesales de los sospechosos y los acusados.

Como se menciona en los objetivos de la presente iniciativa, se ha reformado la legislación de la UE en materia de protección de datos personales. En particular, la Directiva (UE) 2016/680 («Directiva sobre protección de datos en el ámbito penal») se adoptó y entró en vigor en mayo de 2016. El artículo 62, apartado 6, de la Directiva sobre protección de datos en el ámbito penal exigía a la Comisión que revisara, antes del 6 de mayo de 2019, otros actos jurídicos de la UE que regulen el tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes con fines policiales, a fin de evaluar la necesidad de aproximarlos a las disposiciones de la Directiva y que presente, en su caso, las propuestas necesarias para modificarlos para garantizar la coherencia en la protección de datos personales en el ámbito de aplicación de la Directiva. En 2020, la Comisión publicó los resultados de su revisión en una Comunicación³¹ en la que se especifican diez actos jurídicos, entre ellos la Directiva CBE, que deben armonizarse con la Directiva sobre protección de datos en el ámbito penal, así como un calendario a tal efecto. De este modo, la presente iniciativa garantiza la armonización con la Directiva sobre protección de datos en el ámbito penal, en particular al aclarar que esta última se aplica al tratamiento de datos personales en el contexto de la Directiva CBE.

Además, la digitalización de los procedimientos transfronterizos de investigación existentes y las soluciones informáticas previstas en la propuesta de Reglamento sobre la digitalización de la cooperación judicial y el acceso a la justicia en los asuntos transfronterizos civiles, mercantiles y penales³², que tiene por objeto facilitar la tramitación de los procedimientos y reducir las dificultades prácticas relacionadas con el acceso eficaz y transparente de las personas físicas y jurídicas a la justicia, deben abordarse en el contexto de la digitalización de los procedimientos de seguimiento que propone la presente propuesta a través de actos de

²⁵ Directiva 2012/13/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativa al derecho a la información en los procesos penales (DO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

²⁶ Directiva 2013/48/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2013, sobre el derecho a la asistencia de letrado en los procesos penales y en los procedimientos relativos a la orden de detención europea, y sobre el derecho a que se informe a un tercero en el momento de la privación de libertad y a comunicarse con terceros y con autoridades consulares durante la privación de libertad (DO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

²⁷ Directiva (UE) 2016/343 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por la que se refuerzan en el proceso penal determinados aspectos de la presunción de inocencia y el derecho a estar presente en el juicio (DO L 65 de 11.3.2016, p. 1).

²⁸ Directiva (UE) 2016/800 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a las garantías procesales de los menores sospechosos o acusados en los procesos penales (DO L 132 de 21.5.2016, p. 1).

²⁹ Directiva (UE) 2016/1919 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2016, relativa a la asistencia jurídica gratuita a los sospechosos y acusados en los procesos penales y a las personas buscadas en virtud de un procedimiento de orden europea de detención (DO L 297 de 4.11.2016, p. 1).

³⁰ Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

ejecución, con el fin de garantizar la compatibilidad de los sistemas que deben aplicarse. Las soluciones digitales que deben establecerse mediante actos de ejecución en virtud de la presente propuesta también deben estar en consonancia con los requisitos de interoperabilidad transfronteriza de los servicios públicos digitales establecidos en la propuesta de Ley sobre la Europa interoperable³³, a fin de mejorar la interoperabilidad transfronteriza del sector público.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La Directiva CBE se adoptó inicialmente tomando como base jurídica el artículo 87, apartado 2, del TFUE³⁴, que es la base jurídica de la cooperación policial que permitió al Reino Unido, Dinamarca e Irlanda optar por no aplicar la Directiva. La sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de mayo de 2014 en el asunto C-43/12³⁵ anuló esta Directiva al considerar que no podía adoptarse sobre la base jurídica de la cooperación policial, y que, en su lugar, la Directiva debería haberse adoptado tomando como base el artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE, como propuso originalmente la Comisión, por tratarse de una base jurídica en materia de transporte. La nueva Directiva, actualmente en vigor, fue adoptada el 11 de marzo de 2015 sobre la nueva base jurídica, sin modificación del contenido de la Directiva anulada y con inclusión de todos los Estados miembros.

La presente propuesta mantiene el objetivo primordial de la Directiva CBE de mejorar la seguridad vial. El contenido de la propuesta no contradice el objetivo anterior ni va más allá de facilitar el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial cuando estas se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto de aquel en el que se cometió la infracción. Por consiguiente, la base jurídica de la propuesta sigue siendo el artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE, según el cual «el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario [...], establecerán: [...] c) medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes».

• Subsidiariedad

Acabar con la impunidad de los infractores no residentes y garantizar la igualdad de trato de todos los usuarios de la vía pública en toda la Unión son tareas que no se pueden llevar a cabo eficazmente si se aplican distintos enfoques de carácter nacional o regional (acuerdos multilaterales o bilaterales). La evaluación del funcionamiento de la Directiva CBE concluyó que, para lograrse los mismos resultados que con la Directiva, se requeriría la adopción de más de trescientos acuerdos bilaterales, lo que daría lugar a un entorno jurídico poco transparente, complejo, potencialmente incoherente y poco rentable, y, en última instancia, acarrearía costes significativos para las administraciones nacionales. Sin una intervención a escala de la UE, existiría un mosaico de normas que no sería tan eficaz a la hora de poner fin a la impunidad de los infractores no residentes e inducir un cambio de comportamiento que conlleve una mejora de la seguridad vial. La aplicación transfronteriza de las normas de tráfico en materia de seguridad vial difícilmente podría lograrse en tales condiciones, ya que los Estados miembros no podrían garantizar la asistencia mutua en los procedimientos de investigación transfronterizos.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Directiva 2011/82/UE, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DO L 288 de 5.11.2011, p. 1).

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

De conformidad con el principio de subsidiariedad, se considera que la aplicación de las prácticas de ejecución por parte de los Estados miembros en su territorio entra esencialmente en su propio ámbito de competencia. La presente iniciativa no pretende imponer, como tal, requisitos para la aplicación de las normas de tráfico en materia de seguridad vial. Se centra únicamente en facilitar los procedimientos de investigación transfronterizos, que los Estados miembros no pueden llevar a cabo por sí solos de manera coherente y de forma que se garantice la igualdad de trato de los conductores residentes y no residentes.

- **Proporcionalidad**

De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en el artículo 5, apartado 4, del Tratado de la Unión Europea, las medidas de la presente propuesta no van más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de los Tratados, en este caso, mejorar la seguridad vial (mediante la mejora de la aplicación transfronteriza de las normas de tráfico en materia de seguridad vial).

La propuesta aborda los obstáculos existentes a la investigación transfronteriza eficaz de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y a la protección de los derechos fundamentales de los conductores no residentes durante la fase de investigación. La propuesta establece un marco jurídico y técnico para la cooperación entre los Estados miembros con objeto de identificar a la persona responsable de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida en el extranjero y, de este modo, garantizar la igualdad de trato de los conductores. A tal fin, el ámbito de aplicación de la iniciativa se amplía a siete infracciones de tráfico adicionales en materia de seguridad vial que pueden detectarse a distancia, sin necesidad de detener el vehículo ni de identificar al conductor *in situ*, y que las partes interesadas consideran como las más pertinentes para seguir mejorando la seguridad vial en la UE.

Dado que las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial pueden clasificarse como administrativas o penales y, por consiguiente, tanto las autoridades competentes para perseguir estas infracciones como el objetivo perseguido difieren, el tratamiento de datos personales debe cumplir el RGPD o la Directiva sobre protección de datos en el ámbito penal. A corto plazo, la Comisión y los Estados miembros incurrirán en costes relacionados con el desarrollo y la aplicación de las soluciones informáticas necesarias no solo para el intercambio de información entre las autoridades encargadas de la aplicación, sino también para el intercambio de información entre dichas autoridades y los usuarios de la vía pública. Sin embargo, estos costes se verían compensados a largo plazo por los beneficios generados por la mejora de la cooperación y la comunicación. Para reducir al mínimo la carga que supone la notificación reglamentaria, el seguimiento de la aplicación de la Directiva CBE revisada se basará, en la medida de lo posible, en los canales e infraestructuras existentes de notificación de datos y en la recuperación automatizada de datos. Para los usuarios de la vía pública, representados por las empresas y los ciudadanos, la propuesta dará lugar a una probable reducción de los costes derivados de las relaciones con las administraciones públicas.

- **Elección del instrumento**

La presente propuesta simplifica aún más las obligaciones impuestas a las autoridades de los Estados miembros en relación con el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y garantiza un mayor nivel de armonización de las infracciones. Al mismo tiempo, la propuesta tiene por objeto conceder a los Estados miembros la flexibilidad necesaria para tener en cuenta las especificidades nacionales (como, por ejemplo, la posibilidad de identificar entidades o procedimientos esenciales o importantes adicionales más allá del nivel de referencia fijado por las medidas

propuestas). Teniendo esto en cuenta, así como el hecho de que la propuesta consista en una serie de modificaciones de la actual Directiva CBE, el futuro instrumento jurídico debe ser una Directiva, ya que permite una armonización específica y un cierto margen de maniobra para las autoridades competentes. Dado que la Directiva modificada mantiene su estructura actual y que sus fundamentos no se ven afectados, no es necesaria una refundición.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

En 2016, la Comisión llevó a cabo una evaluación de la aplicación de la Directiva CBE por parte de los Estados miembros³⁶, en la que se analizó su pertinencia, el valor añadido de la UE, su coherencia, su eficacia y su eficiencia. Posteriormente, la Comisión presentó un informe de ejecución al Parlamento Europeo y al Consejo³⁷.

Las conclusiones de la evaluación fueron las siguientes:

1. El ámbito de aplicación de la Directiva CBE se consideró adecuado, ya que abarca las infracciones de tráfico más importantes, es decir, los casos en que no es necesario detener el vehículo para detectar la infracción. La evaluación también llegó a la conclusión de que podría ser útil estudiar la inclusión en el ámbito de aplicación de la Directiva de nuevas infracciones en materia de seguridad vial que pongan en peligro la seguridad vial y para las que se utilizan con creciente frecuencia equipos automáticos de control, como el no mantenimiento de una distancia suficiente con respecto al vehículo precedente, los adelantamientos peligrosos y los estacionamientos peligrosos.
2. El sistema electrónico de información utilizado para el intercambio de datos de matriculación de vehículos (Eucaris) permite un intercambio eficaz, rápido, seguro y confidencial de datos de matriculación de vehículos y no genera una carga administrativa innecesaria. No obstante, no se ha utilizado todo el potencial del sistema. En 2015, aproximadamente el 50 % de las infracciones de tráfico cometidas por no residentes detectadas no se investigaron.
3. No fue posible establecer una correlación clara entre la Directiva CBE y el cumplimiento de las normas de tráfico vigentes por parte de los usuarios de la vía pública no residentes ni aportar pruebas concluyentes de las repercusiones positivas de la Directiva en la seguridad vial.
4. Por lo que se refiere a la coherencia externa, la evaluación llegó a la conclusión de que la Directiva CBE contribuyó a mejorar la coherencia del marco jurídico de la UE en materia de seguridad vial al complementarse con otros instrumentos, como la Directiva sobre el permiso de conducción. El análisis de la coherencia interna puso de manifiesto que los dos objetivos específicos de la Directiva CBE (facilitar la aplicación de las normas de tráfico mediante el intercambio transfronterizo de datos de matriculación de vehículos y sensibilizar a los ciudadanos sobre las normas de tráfico vigentes) se complementan plenamente.

³⁶ SWD(2016) 355 final; la evaluación fue respaldada por un estudio elaborado por consultores externos: Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

5. El potencial de la Directiva CBE para mejorar la seguridad vial podría aprovecharse mejor. Aproximadamente el 50 % de las infracciones de tráfico cometidas por no residentes investigadas no llegaron a ejecutarse. Esto se debió bien a la falta de asistencia mutua y cooperación entre los Estados miembros en la investigación de las infracciones de tráfico tras el intercambio de datos de matriculación de vehículos, o bien a que las resoluciones dictadas por los Estados miembros en caso de impago de una sanción pecuniaria relacionada con estas infracciones a menudo no entraban en el ámbito de aplicación de la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo. Los procedimientos aplicables en los casos transfronterizos de impago de una sanción pecuniaria no parecían estar adaptados a la situación, en la que debían detectarse millones de sanciones pecuniarias correspondientes a infracciones de tráfico cubiertas por la Directiva CBE.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La Comisión ha contratado a un consorcio compuesto por las empresas Ecorys, Wavestone y Grimaldi para apoyar la evaluación de impacto de la revisión de la Directiva CBE³⁸. El contratista se ha puesto en contacto con las partes interesadas directamente afectadas por la Directiva a través de encuestas y talleres específicos. Se consultó a una amplia gama de expertos no solo del ámbito del transporte, sino también de otros ámbitos políticos, como la cooperación policial y judicial. El contratista también llevó a cabo un análisis jurídico relativo a 1) los procedimientos de asistencia y reconocimiento mutuos en la investigación transfronteriza de infracciones de tráfico; 2) el uso de Eucaris; 3) la aplicación transfronteriza de la privación del derecho a conducir; 3) la base jurídica adecuada en el contexto de una posible ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva revisada a otras infracciones de tráfico, incluidas las infracciones de las normas de acceso de los vehículos a las zonas urbanas (UVAR, por sus siglas en inglés); 4) la normativa de protección de datos personales; y 5) las sanciones específicas, como la confiscación o la inmovilización de vehículos y la aplicación de garantías colaterales, es decir, la práctica de la pignoración como garantía para el reembolso de una sanción pecuniaria impuesta por una infracción de tráfico. También se llevó a cabo un análisis técnico relativo a la digitalización de los sistemas judiciales de la UE y a las soluciones digitales e informáticas adecuadas para la Directiva revisada.

- **Consultas con las partes interesadas**

El objetivo de las consultas era validar con las partes interesadas la comprensión por parte de la Comisión de las cuestiones planteadas y, en particular, recabar opiniones sobre los proyectos de medidas estratégicas. Las consultas también sirvieron para recopilar datos relativos a los costes y beneficios previstos de los proyectos de medidas estratégicas. Ayudaron a detectar carencias en la lógica de la intervención o en ámbitos que requieren una mayor atención. La consulta pública sobre la evaluación inicial de impacto, las consultas específicas y la consulta pública abierta tenían por objeto recabar información y opiniones acerca de los siguientes elementos de la evaluación de impacto: 1) la definición del problema, en especial los factores que lo originan y los objetivos políticos correspondientes; 2) el alcance de la revisión; 3) las posibles medidas y opciones estratégicas y sus repercusiones probables, en particular en materia de subsidiariedad y de dimensión de la UE; 4) el margen

³⁸ *Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences* [«Estudio de apoyo a la evaluación de impacto para la revisión de la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial», disponible en inglés], consorcio ECORYS, 2023, MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

de ahorro generado por la eficiencia (en particular la reducción de los costes reglamentarios) y las medidas de simplificación.

Se consultó a una amplia gama de partes interesadas, como 1) autoridades gubernamentales centrales (ministerios de transporte, ministerios de interior y justicia o agencias estatales descentralizadas); 2) autoridades locales (municipios y sus asociaciones, por ejemplo, POLIS y EUROCITIES); 3) organizaciones de investigación y ONG de seguridad vial (por ejemplo, el instituto VIAS, el CEST o FERSI/SWOV); 4) organizaciones de redes policiales (por ejemplo, ROADPOL); 5) organizaciones de usuarios de la vía pública, asociaciones empresariales y de transporte por carretera (por ejemplo, ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE o Leaseurope).

• Evaluación de impacto

Como se indica en la evaluación inicial de impacto³⁹, se analizaron las siguientes repercusiones de la presente iniciativa: 1) repercusiones económicas: *repercusiones en las administraciones públicas, el sector privado (por ejemplo, las sociedades de arrendamiento financiero), las pyme, los usuarios de la vía pública, el funcionamiento del mercado interior y la competencia*; 2) repercusiones sociales: *repercusiones en la seguridad vial y la protección de los derechos fundamentales*; 3) repercusiones medioambientales: *repercusiones en el cumplimiento de las normas de tráfico en vigor, especialmente de los límites de velocidad aplicables*. La hipótesis de referencia («no hacer nada»), en la que se evaluaron los efectos de cada una de las opciones estratégicas identificadas, toma como punto de partida para la evaluación la hipótesis de referencia de la UE de 2020 (REF2020), que tiene en cuenta los efectos de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte.

La presente propuesta de modificación de la Directiva CBE va acompañada de un informe de evaluación de impacto, cuyo proyecto se presentó al Comité de Control Reglamentario (CCR) el 22 de junio de 2022. El CCR emitió un dictamen positivo con reservas el 22 de julio de 2022⁴⁰. El informe de evaluación de impacto se modificó en consecuencia para abordar no solo las reservas, sino también las observaciones pormenorizadas del CCR. El informe de evaluación de impacto incluye, en el punto 5, una descripción detallada de las opciones de actuación y, en el punto 6, un análisis exhaustivo del impacto de todas las opciones. Las tres opciones estratégicas examinadas pueden resumirse de la manera siguiente:

1. Opción estratégica 1: es la opción política básica, que incluye once (de las dieciséis) medidas políticas seleccionadas, comunes a todas las opciones políticas. El ámbito de aplicación de la Directiva CBE se ampliaría para incluir otras infracciones de tráfico en materia de seguridad vial que pueden detectarse a distancia con equipos automáticos de control, como *no guardar suficiente distancia con respecto al vehículo precedente, realizar adelantamientos o estacionamientos peligrosos, franquear una o varias líneas blancas continuas, conducir en sentido contrario o no respetar las normas relativas a la creación y el uso de los carriles de emergencia, y utilizar un vehículo sobrecargado*. Aumentaría la eficacia de la Directiva vigente al mejorar el intercambio de información existente y abordar las cuestiones relacionadas con la protección de los derechos fundamentales de los infractores no residentes durante la fase de investigación, en particular la protección de los datos personales, aspecto que cuenta con el apoyo de todos los grupos de partes interesadas. Con esta opción, la información de los registros nacionales de vehículos

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

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

relativa al anterior titular o usuario del vehículo tendría que conservarse durante un determinado período de tiempo e intercambiarse, siempre y cuando estuviera disponible. En caso de que un vehículo hubiera sido arrendado (o alquilado a largo plazo), la información sobre el usuario real del vehículo se intercambiaría, siempre y cuando estuviera disponible en el registro nacional de vehículos. Las autoridades competentes podrían acceder no solo a los registros de vehículos, sino también a otros registros, como los registros nacionales de permisos de conducción, preferiblemente a través de un sistema electrónico único, cuando fuera necesario para la identificación de la persona responsable de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

2. Opciones estratégicas 2 y 2A: estas opciones incluyen todos los elementos de la opción estratégica 1 y, además, prevén el establecimiento de procedimientos de investigación transfronterizos de seguimiento adaptados, en particular un portal digital específico⁴¹ para la comunicación entre las autoridades u organismos gubernamentales, las empresas y los ciudadanos, y, preferiblemente, plataformas descentralizadas⁴² para interconectar los registros nacionales y los servicios informáticos *back-end* en el marco del intercambio transfronterizo de información a través de los puntos de contacto designados. La posibilidad de aplicar la obligación del propietario o titular del vehículo de cooperar con las autoridades en la identificación de la persona responsable, de conformidad con la legislación nacional del Estado miembro de que se trate, incluida en la opción estratégica 2A, simplificaría los procedimientos de investigación transfronterizos, y se espera que aumente el porcentaje de investigaciones satisfactorias en los Estados miembros que aplican regímenes de responsabilidad jurídica de los conductores. Algunos Estados miembros ya aplican este enfoque, por ejemplo, en el marco del Acuerdo de ejecución transfronteriza del Foro de Salzburgo⁴³.
3. Opciones estratégicas 3 y 3A: estas opciones se basan en la opción estratégica 2A y, además, establecerían procedimientos de seguimiento adaptados para el reconocimiento mutuo de resoluciones (firmes) en materia de sanciones pecuniarias relacionadas con las infracciones que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva CBE. La opción estratégica 3 también establece normas y garantías procesales específicas que deben cumplirse para la ejecución de sanciones

⁴¹ El portal está destinado a servir de punto de contacto único o punto de acceso electrónico europeo único para la aplicación transfronteriza de las normas relativas a las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

⁴² Al tratarse de un sistema descentralizado, la entidad encargada de la gestión operativa de los componentes del sistema no almacenaría ni trataría los datos. En función de si un punto de acceso al sistema está gestionado por una institución, agencia u organismo de la UE o bien a nivel nacional o internacional, así como de qué autoridades nacionales tratan los datos personales y para qué fines, se aplica uno de los siguientes actos jurídicos: el Reglamento (UE) 2018/1725, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39); el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1); o la Directiva (UE) 2016/680, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos (DO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

⁴³ El 11 de octubre de 2012, Bulgaria, Croacia, Hungría y Austria firmaron el Acuerdo multilateral de ejecución transfronteriza del Foro de Salzburgo. Dicho acuerdo se basa en el marco establecido por la Directiva CBE y abarca también la cooperación en la investigación transfronteriza de las infracciones de tráfico. (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

pecuniarias en el extranjero. La opción estratégica 3A es una versión ampliada de la opción 3 en la que se limitarían los posibles motivos para el no reconocimiento y la no ejecución de la resolución relativa a una sanción pecuniaria dictada por otro Estado miembro, tal como se establece en el artículo 7 de la Decisión marco 2015/214/JAI.

En conjunto, el análisis de la eficiencia de las medidas propuestas sugiere que los beneficios totales, que oscilan, en función de la opción estratégica, entre 1 259,2 millones EUR y 3 850,6 millones EUR, superan considerablemente los costes totales, que oscilan entre 72,8 millones EUR y 150 millones EUR, a precios de 2020. Si bien los costes más elevados responden a la mejora de la investigación por parte de las autoridades de los Estados miembros, en particular el envío de cartas informativas o notificaciones de multas por correo certificado, aspecto que también guarda un estrecho vínculo con la protección de los derechos fundamentales, el valor de las vidas salvadas representa el principal beneficio, es decir, que las repercusiones sociales (cuantificadas) prevalecen sobre las económicas de manera positiva.

La evaluación de impacto concluye que la opción preferida es la opción estratégica 2A, puesto que se considera eficaz para alcanzar los objetivos políticos previstos, presenta grandes beneficios netos y es coherente a nivel interno, proporcionada con respecto a los objetivos de la iniciativa (teniendo en cuenta las normas y procedimientos de los Estados miembros) y, en general, la mejor en términos de viabilidad política y jurídica. La opción estratégica 2A también puede facilitar significativamente los procedimientos de investigación transfronterizos (y, en consecuencia, la ejecución transfronteriza de las sanciones pecuniarias), lo que compensaría los posibles problemas de coherencia externa. Esta opción estratégica ampliará los límites legislativos de la UE de forma moderadamente ambiciosa, allanando el camino hacia un régimen de responsabilidad jurídica generalmente aceptable y de gran eficacia, aplicable a las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

Las principales repercusiones sociales de la opción estratégica preferida, la opción 2A, tienen su origen en el efecto disuasorio que la Directiva CBE aportaría a través de una mejor aplicación de las normas de tráfico en materia de seguridad vial, y se evaluaron en términos de repercusiones en la seguridad vial (específicamente en términos de vidas salvadas y lesiones evitadas). Se estima que, con la opción estratégica 2A, se salvarán 384 vidas y se evitarán 21 789 lesiones durante el período 2025-2050, en relación con la hipótesis de referencia. En términos monetarios, la reducción de los costes externos de los accidentes para el período 2025-2050 se estima en unos 2 800 millones EUR, expresados como valor actual, en relación con la hipótesis de referencia. Además, se espera que, para el período de evaluación 2025-2050, las empresas de arrendamiento financiero se beneficien de un ahorro anual de unos 7 millones EUR expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia, ya que se enfrentarán a una menor carga administrativa cuando la identidad del poseedor del vehículo (el arrendatario) pueda obtenerse directamente de los datos de matriculación del vehículo.

Se espera que la opción estratégica 2A resulte eficaz para aumentar la proporción de infracciones investigadas satisfactoriamente y genere mayores costes de ejecución debido al mayor número de notificaciones de multas emitidas. Los costes de ejecución adicionales para las autoridades de los Estados miembros durante el período 2025-2050 se estiman en 136,8 millones EUR expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia. Se incluyen aquí unos costes de ajuste únicos de 4,6 millones EUR para las administraciones de los Estados miembros (por ejemplo, para adaptar los sistemas informáticos). Se espera que estos costes adicionales relativamente bajos se vean compensados por los ingresos adicionales procedentes del pago de sanciones, aunque estas repercusiones no pudieron evaluarse. Además, los costes de ajuste para la Comisión Europea (principalmente para actualizar el

portal de información) durante el período 2025-2050 se estiman en 1,5 millones EUR expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia.

Las repercusiones medioambientales de la opción estratégica preferida deberían ser ligeramente positivas. Se espera que acabar con la impunidad de los infractores no residentes resulte en un comportamiento más respetuoso de la ley por parte de los no residentes que, en lo que respecta al exceso de velocidad (que representa la inmensa mayoría de las infracciones cometidas con vehículos extranjeros), se traduciría en una reducción de la velocidad media, lo que, a su vez, reduciría el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones contaminantes y de CO₂. Con el tiempo, a medida que aumente la proporción de vehículos de emisión cero o de baja emisión en el parque automovilístico, se espera que la mejora en términos medioambientales procedente de la reducción de la velocidad media disminuya en importancia. En general, no se espera que las repercusiones positivas en el medio ambiente sean significativas, pero, al mismo tiempo, tampoco se espera que se cause ningún daño adicional al medio ambiente.

La iniciativa contribuye de forma directa al objetivo de desarrollo sostenible n.º 11 de las Naciones Unidas, «Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles», y, en particular, a la meta 11.2: «De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad»⁴⁴. Al mejorar la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial cometidas con vehículos matriculados en el extranjero, se reforzará asimismo el efecto disuasorio de la Directiva CBE. En consecuencia, se espera que las carreteras de la UE sean más seguras para todos los usuarios de la vía pública. El cumplimiento de la legislación sobre riesgos de comportamiento es un elemento fundamental del enfoque del «Sistema Seguro» y un principio fundamental de la «Declaración de Estocolmo sobre seguridad vial»⁴⁵ de las Naciones Unidas de 2020.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Como parte del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT)⁴⁶, la presente propuesta tiene por objeto reducir los costes de ejecución soportados por las autoridades de los Estados miembros en relación con la investigación transfronteriza de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. Las medidas propuestas deben conducir a una reducción de los plazos de investigación y de los costes asociados por infracción, lo que se logrará mediante 1) la mejora del intercambio de información entre las autoridades, en particular del acceso al contenido de los registros; y 2) la creación de un mecanismo de investigación transfronteriza adaptado para determinar de manera más eficaz quién es la persona responsable de la infracción, en particular mediante la obligación de cooperar con las autoridades encargadas de la aplicación en la identificación del infractor real, cuando sea posible. La propuesta debería dar lugar a una reducción de los costes de las molestias ocasionadas a los usuarios de la vía pública gracias a la mejora del contenido de las cartas de información y notificaciones de multas y de la comunicación con los infractores durante el seguimiento (mejor protección de los derechos fundamentales). Además, se prevé una

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/es/goals/goal11>.

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

⁴⁶ Programa de trabajo de la Comisión para 2022, anexo II (iniciativas REFIT), epígrafe «Un Nuevo Impulso a la Democracia Europea».

reducción de los costes administrativos de las empresas de arrendamiento y alquiler de vehículos, ya que se permitirá el intercambio transfronterizo de información sobre el usuario real del vehículo (el arrendatario).

La iniciativa se rige por el principio de «digital por defecto»⁴⁷, ya que fomenta, en la medida de lo posible, la transformación digital. Por ejemplo, propone procedimientos de seguimiento digitalizados en relación con la ejecución transfronteriza de las sanciones por las infracciones contempladas en la Directiva CBE, en particular la introducción de formularios digitales normalizados traducidos a todas las lenguas oficiales de la UE, lo que simplificaría su intercambio.

- **Aplicación del enfoque «una más, una menos»**

El enfoque «una más, una menos» consiste en *compensar cualquier nueva carga para los ciudadanos y las empresas derivada de las propuestas de la Comisión mediante la eliminación de una carga equivalente existente en el mismo ámbito político*. Como se explica en el apartado anterior, esta propuesta debería dar lugar a una reducción estimada de los costes administrativos para el sector privado (empresas de arrendamiento y alquiler de vehículos) de 0,435 millones EUR en 2030 y 0,275 millones EUR en 2050, con respecto a la hipótesis de referencia. El ahorro de costes administrativos por empresa asciende a aproximadamente 202 EUR en 2030 y 128 EUR en 2050. Expresados como valor actual, el ahorro de costes administrativos entre 2025 y 2050 se estima en un total de aproximadamente 7 millones EUR.

- **Derechos fundamentales**

Uno de los objetivos específicos de la presente propuesta es mejorar la protección de los derechos fundamentales de los conductores no residentes. La mejora en la ejecución resultante del intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial garantizará la igualdad de trato de los conductores residentes y no residentes y el ejercicio efectivo del derecho a la tutela judicial efectiva y a un juicio justo, la presunción de inocencia y el derecho de defensa. Esto debe lograrse a través de las siguientes acciones: 1) permitir la verificación de la autenticidad de las cartas de información y los documentos de seguimiento; 2) establecer plazos armonizados para el envío de las cartas de información y los documentos de seguimiento; 3) establecer requisitos mínimos obligatorios en relación con la información que debe compartirse con los presuntos responsables; 4) garantizar un régimen lingüístico coherente hasta la fase de recurso ante un órgano jurisdiccional; y 5) garantizar que los ciudadanos reciban más información en las cartas de información y las notificaciones de multas, por ejemplo, en relación con los procedimientos de recurso aplicables y los métodos de pago de las multas.

La presente propuesta también prevé la adaptación de la Directiva CBE a las nuevas normas sobre protección de datos personales. Por lo tanto, se han establecido las salvaguardias adecuadas para garantizar que la Directiva respeta plenamente los artículos 7 y 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, así como el marco jurídico aplicable en materia de protección de datos personales. Se consultará al Supervisor Europeo de Protección de Datos (SEPD).

⁴⁷ COM(2021) 118.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La aplicación de la propuesta requiere la creación y el mantenimiento de un nuevo sistema informático. Dicho sistema debe conectar las redes de sistemas informáticos nacionales y puntos de acceso interoperables existentes, operar bajo la responsabilidad y la gestión individuales de cada Estado miembro y permitir un intercambio transfronterizo de información seguro y fiable sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. La Comisión especificará soluciones informáticas adecuadas en los actos de ejecución, en particular por lo que respecta al diseño o la arquitectura y a las especificaciones técnicas para un portal digital específico y los sistemas electrónicos (plataformas de interfaz) que los Estados miembros pueden optar por utilizar para la interconexión de los sistemas nacionales y el intercambio de información. Garantizará que todas las soluciones propuestas se sometan a una evaluación de la interoperabilidad basada en los requisitos establecidos en el artículo 3 de la propuesta de Ley sobre la Europa interoperable. Los actos de ejecución deben reflexionar sobre los siguientes aspectos:

1. las especificaciones técnicas que definan los métodos de comunicación por medios electrónicos, incluidos los protocolos de comunicación;
2. los objetivos en materia de seguridad de la información y las medidas pertinentes que garanticen unos estándares mínimos de seguridad de la información y un alto nivel de ciberseguridad para el tratamiento y la comunicación de información;
3. los objetivos mínimos de disponibilidad y los requisitos técnicos conexos para los servicios prestados.

Los costes únicos para 2025 y los costes de ajuste corrientes de la Comisión hasta 2050, relacionados principalmente con la creación del sistema informático para apoyar las interacciones entre las autoridades u organismos gubernamentales y las personas físicas y jurídicas en los procedimientos administrativos y penales transfronterizos, se estiman en 1 531 millones EUR. Se considera que los costes para los Estados miembros son bastante reducidos. Se espera que los Estados miembros sufraguen estos costes con cargo a sus presupuestos nacionales; también pueden solicitar ayuda financiera de la UE en el marco de los programas de financiación pertinentes, como el programa «Justicia»⁴⁸ y los instrumentos de la política de cohesión.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y seguimiento, evaluación, programa de seguimiento y revisión específica**

Los instrumentos de control establecidos siguen aplicándose, con el fin de realizar un seguimiento del porcentaje de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial investigadas satisfactoriamente a lo largo del tiempo. Los informes presentados deben incluir el número de solicitudes automáticas entrantes y salientes efectuadas por el Estado miembro en el que se cometió la infracción y dirigidas al Estado miembro en que está matriculado el vehículo, junto con el tipo de infracciones a que se refieren las solicitudes y el número de solicitudes fallidas. Además, los Estados miembros deben proporcionar indicadores cuantitativos adicionales, por ejemplo, sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial registradas que se detecten automáticamente o en las que no se identifique al responsable *in situ* y se cometan con vehículos matriculados en un Estado miembro distinto

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

de aquel en el que se cometió la infracción, o sobre el número de sanciones pecuniarias pagadas voluntariamente por no residentes.

El nuevo período de presentación de informes de los Estados miembros se amplía de dos a cuatro años para adaptarlo al calendario de evaluación de la Comisión y reducir la carga administrativa para las autoridades nacionales. Una vez evaluados, la Comisión informará a los Estados miembros sobre el contenido de los informes presentados. Las plataformas informáticas tienen por objeto facilitar la compilación automática de datos a través de funciones específicas de notificación. La Comisión supervisará la ejecución y la eficacia de la aplicación de la presente iniciativa a través de una serie de acciones y un conjunto de indicadores clave de rendimiento que cuantificarán los avances hacia la consecución de los objetivos operativos. Cinco años después de la fecha de entrada en vigor de la legislación, los servicios de la Comisión llevarán a cabo una evaluación para comprobar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La propuesta de revisión de la Directiva CBE se articula en torno a los tres principales objetivos políticos mencionados en el capítulo 1 de la presente exposición de motivos, que están interrelacionados y buscan mejorar la seguridad vial en la Unión. Las principales disposiciones que modifican sustancialmente la Directiva o añaden nuevos elementos son las siguientes:

El artículo 1, apartado 1, modifica el artículo 2 de la Directiva CBE al ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva a otras infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, a saber: 1) no guardar suficiente distancia con respecto al vehículo precedente; 2) realizar adelantamientos peligrosos; 3) realizar estacionamientos peligrosos; 4) franquear una o varias líneas blancas continuas; 5) conducir en sentido contrario; 6) no respetar las normas relativas a la creación y el uso de carriles de emergencia; y 7) utilizar un vehículo sobrecargado. También aclara la relación entre la Directiva CBE y el marco jurídico de la UE ya existente respecto de determinados derechos y obligaciones de los Estados miembros, como la Directiva 2014/41/UE, el Convenio relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea, la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo y la legislación en materia de derechos de los sospechosos y los acusados.

El artículo 1, apartado 2, modifica el artículo 3 de la Directiva CBE al aclarar en mayor medida las definiciones existentes y añadir las definiciones de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial incluidas recientemente.

El artículo 1, apartado 3, introduce un nuevo artículo 3 *bis* relativo a las responsabilidades y competencias de los puntos de contacto nacionales. Los puntos de contacto nacionales de los Estados miembros están obligados a cooperar con otras autoridades que participan en la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva CBE, independientemente de la naturaleza de la infracción y del estatuto jurídico de la autoridad. De este modo, se anima a los Estados miembros a intercambiar la información pertinente en el marco de la Directiva a través de un sistema único.

El artículo 1, apartado 4, sustituye al artículo 4 de la Directiva CBE. Establece que el intercambio de datos de matriculación de vehículos debe llevarse a cabo a través de un sistema electrónico único, el Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción (Eucaris), a fin de garantizar un intercambio rápido, rentable, seguro y fiable de determinados datos de matriculación de vehículos entre los Estados miembros. También indica que los Estados miembros están autorizados a efectuar búsquedas automatizadas en los

registros de vehículos con arreglo a los procedimientos existentes, en particular el uso de la aplicación informática, hasta que la Comisión adopte un acto de ejecución que establezca los procedimientos para dichas búsquedas. Los Estados miembros también están obligados a mantener determinados datos de matriculación de vehículos disponibles y actualizados. En los casos en que un vehículo haya sido arrendado (o esté sujeto a un contrato de alquiler a largo plazo), los Estados miembros estarán autorizados a realizar búsquedas automatizadas en los registros de vehículos para obtener los datos sobre los usuarios finales de los vehículos, siempre y cuando estén disponibles. Se establece un período de conservación de los datos relativos a la identidad de los anteriores propietarios, titulares y usuarios finales de los vehículos a fin de proporcionar a las autoridades la información adecuada necesaria para la investigación de las infracciones.

El artículo 1, apartado 5, introduce los siguientes artículos:

- Un nuevo artículo 4 *bis*, relativo a los procedimientos de asistencia mutua entre Estados miembros en las investigaciones transfronterizas de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. Establece que los Estados miembros están obligados a prestarse asistencia mutua entre sí en los casos en que, sobre la base de los resultados de la consulta automatizada realizada, el Estado miembro en que se cometiera la infracción no pueda identificar correctamente a la persona responsable de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial. Los procedimientos de asistencia mutua se digitalizarán con arreglo a un acto de ejecución. También especifica los motivos por los que el Estado miembro de registro o de residencia puede denegar la asistencia mutua para la identificación de la persona responsable, en particular para evitar revelar la identidad de personas protegidas.
- Un nuevo artículo 4 *ter*, relativo a la aplicación de medidas nacionales que facilitan la identificación de la persona responsable. Establece que los Estados miembros pueden aplicar sus medidas nacionales a los no residentes, en particular la obligación de los presuntos responsables de cooperar con sus autoridades en la identificación de la persona responsable. .
- Un nuevo artículo 4 *quater*, relativo al uso de otras bases de datos en la investigación de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. Establece que las autoridades de los Estados miembros encargadas de la aplicación están autorizadas a utilizar no solo los registros de vehículos, sino también otros registros, como los registros nacionales de permisos de conducción o los registros de población, en la medida en que la legislación de la Unión lo permita de forma explícita.

El artículo 1, apartado 6, sustituye al artículo 5 de la Directiva CBE. Especifica el contenido mínimo de la carta de información, que debe incluir, en particular, información sobre la infracción cometida, las sanciones impuestas, los procedimientos de recurso, el pago de sanciones pecuniarias (incluidas las medidas paliativas), las normas aplicables en materia de protección de datos y, cuando corresponda, sobre la entidad, facultada por el Estado miembro en cuestión para recaudar sanciones pecuniarias, que envió la carta de información.

El artículo 1, apartado 7, introduce los siguientes artículos:

- Un nuevo artículo 5 *bis*, relativo a la notificación y traslado de la carta de información y los documentos de seguimiento. Establece el régimen lingüístico para la comunicación entre las personas presuntamente responsables y las autoridades de los Estados miembros aplicable hasta la fase de recurso ante un órgano jurisdiccional, así como los plazos armonizados para el envío de estos documentos. Para los casos en que no sea posible entregar los documentos mediante entrega

certificada o por medios electrónicos de igual validez, se establecen procedimientos específicos de asistencia mutua para la notificación y el traslado transfronterizos de los documentos. Los procedimientos se digitalizarán con arreglo a un acto de ejecución.

- Un nuevo artículo 5 *ter*, relativo a las reclamaciones financieras por parte de entidades privadas o públicas facultadas por los Estados miembros para administrar los procedimientos de seguimiento. Establece que los presuntos responsables no están obligados a sufragar los gastos jurídicos y administrativos relacionados con la administración de las sanciones cuando esta se externalice a cobradores de deudas. No obstante, las autoridades de los Estados miembros están autorizadas a cobrar tasas administrativas proporcionadas.

El artículo 1, apartado 8, sustituye a los siguientes artículos:

- El artículo 6 de la Directiva CBE. Amplía el período de transmisión de informes para los Estados miembros a cuatro años a fin de adaptarlo al calendario de evaluación de la Comisión. Los Estados miembros están obligados a proporcionar indicadores cuantitativos adicionales, por ejemplo, sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial que se cometan con vehículos matriculados en un Estado miembro distinto de aquel en el que se cometió la infracción, o sobre el número de sanciones pecuniarias pagadas voluntariamente por no residentes. Una vez evaluados, la Comisión tiene la obligación de informar a los Estados miembros sobre el contenido de los informes.

El artículo 7 de la Directiva CBE. Los Estados miembros están obligados a informarse mutuamente sobre los incidentes de ciberseguridad relacionados con los datos almacenados en nubes.

- El artículo 8 de la Directiva CBE. Impone a la Comisión la obligación de crear un portal digital específico para facilitar el intercambio de información entre los puntos de contacto nacionales, otras autoridades pertinentes de los Estados miembros y los usuarios de la vía pública, por ejemplo, respecto de las normas de tráfico en materia de seguridad vial vigentes en los Estados miembros, los procedimientos de recurso y las sanciones aplicadas. El portal también facilitará la verificación de la autenticidad de las cartas de información y los documentos de seguimiento. La información intercambiada podrá incluir datos de matriculación de vehículos y datos de los responsables o presuntos responsables de infracciones en materia de seguridad vial.

El artículo 1, apartado 9, introduce un nuevo artículo 8 *bis* relativo al apoyo financiero para promover la cooperación transfronteriza en relación con la aplicación de las normas de tráfico en materia de seguridad vial en la UE. Establece una base jurídica para la financiación por parte de la UE de actividades destinadas al intercambio de las mejores prácticas coercitivas, la aplicación de metodologías y técnicas inteligentes de ejecución en los Estados miembros, el refuerzo del desarrollo de capacidades de las autoridades encargadas de la aplicación y campañas de sensibilización.

El artículo 1, apartado 10, sustituye al artículo 9 de la Directiva CBE. Faculta a la Comisión para adoptar actos delegados en lo referente a la actualización del nuevo anexo a la vista del progreso técnico.

El artículo 1, apartado 11, introduce un nuevo artículo 10 *bis*, relativo a la creación de un comité de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

El artículo 1, apartado 12, sustituye al artículo 11 de la Directiva CBE. Establece que la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la Directiva.

El artículo 1, apartado 13, sustituye el anexo I de la Directiva (UE) 2015/413 por el anexo de la Directiva modificada.

El artículo 1, apartado 14, deroga el anexo II de la Directiva (UE) 2015/413.

El artículo 2 establece el plazo para la transposición de la Directiva modificada por los Estados miembros.

El artículo 3 dispone que la Directiva modificada entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El artículo 4 especifica que la Directiva modificada está dirigida a los Estados miembros.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva (UE) 2015/413 facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, reduciendo así la impunidad de los infractores no residentes. La investigación transfronteriza eficaz y la ejecución de las sanciones por infracciones de tráfico en materia de seguridad vial mejoran la seguridad vial, ya que incitan a los conductores no residentes a cometer menos infracciones y conducir con mayor seguridad.
- (2) La práctica de las autoridades que participan en la investigación de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial ha demostrado que la redacción actual de la Directiva (UE) 2015/413 no facilita la investigación eficaz de tales infracciones cuando son cometidas por conductores no residentes, ni la ejecución de las sanciones pecuniarias en la medida deseada. Esto da lugar a una relativa impunidad de los conductores no residentes y tiene un impacto negativo en la seguridad vial en la Unión. Además, los derechos procesales y fundamentales de los conductores no residentes no siempre se respetan en el contexto de las investigaciones transfronterizas, en particular debido a la falta de transparencia en la fijación del importe de las multas y en los procedimientos de recurso. La presente Directiva tiene por objeto seguir mejorando la eficacia de la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial cometidas con vehículos matriculados en otro Estado miembro, a fin de contribuir a alcanzar el objetivo de la Unión de reducir a casi cero el número de víctimas mortales en todos los modos de transporte de aquí a 2050 y

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

reforzar la protección de los derechos fundamentales y procesales de los conductores no residentes.

- (3) En el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030³, la Comisión reiteró su compromiso con el ambicioso objetivo de reducir hasta casi cero las muertes y hasta cero las lesiones graves en las carreteras de la Unión de aquí a 2050 («Visión Cero»), y con el objetivo a medio plazo de reducir las muertes y las lesiones graves en un 50 % de aquí a 2030, meta que los ministros de Transportes de la Unión fijaron inicialmente en 2017 en la Declaración de La Valeta sobre seguridad vial. Para alcanzar estos objetivos, la Comisión, como elemento de la Comunicación «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro»⁴, anunció su intención de revisar la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵.
- (4) El ámbito de aplicación de la Directiva debe ampliarse a otras infracciones de tráfico en materia de seguridad vial para garantizar la igualdad de trato de los conductores. Teniendo en cuenta la base jurídica sobre la que se adoptó la Directiva (UE) 2015/413, a saber, el artículo 91, apartado 1, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, las infracciones adicionales deben demostrar un fuerte vínculo con la seguridad vial, al referirse a conductas peligrosas e imprudentes que plantean un riesgo grave para los usuarios de las vías públicas. La ampliación del ámbito de aplicación también debe reflejar el progreso técnico en la detección automática de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.
- (5) Las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial se clasifican como infracciones administrativas o como infracciones penales con arreglo al Derecho nacional de los Estados miembros, y pueden dar lugar a procesos incoados por autoridades administrativas o judiciales, ante órganos jurisdiccionales que sean competentes en materia administrativa o penal, en función de los procedimientos nacionales aplicables. Un marco jurídico específico de la Unión regula la cooperación judicial en materia penal, que se basa en el principio de reconocimiento mutuo de las sentencias y resoluciones judiciales. Por consiguiente, es necesario que la aplicación de la presente Directiva no menoscabe los derechos y las obligaciones de los Estados miembros derivados de otra legislación aplicable de la Unión en materia penal, y en particular los establecidos en la Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo⁶, la Directiva 2014/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ en lo que respecta a los procedimientos de intercambio de pruebas, y los procedimientos de notificación de documentos previstos en el artículo 5 del Convenio celebrado por el Consejo de conformidad con el artículo 34 del Tratado de la Unión Europea, relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea⁸.

³ SWD(2019) 283 final.

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

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

⁶ Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo, de 24 de febrero de 2005, relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias (DO L 76 de 22.3.2005, p. 16).

⁷ Directiva 2014/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la orden europea de investigación en materia penal (DO L 130 de 1.5.2014, p. 1).

⁸ DO C 197 de 12.7.2000, p. 3.

Además, la aplicación de la presente Directiva no debe afectar a los procesos penales que precisen de garantías específicas para las personas afectadas ni a las garantías procesales de las personas sospechosas o acusadas, consagradas en las Directivas 2010/64/UE⁹, 2012/13/UE¹⁰, 2013/48/UE¹¹, (UE) 2016/343¹², (UE) 2016/800¹³ y (UE) 2016/1919 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴.

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

⁹ Directiva 2010/64/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, relativa al derecho a interpretación y a traducción en los procesos penales (DO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

¹⁰ Directiva 2012/13/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativa al derecho a la información en los procesos penales (DO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

¹¹ Directiva 2013/48/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2013, sobre el derecho a la asistencia de letrado en los procesos penales y en los procedimientos relativos a la orden de detención europea, y sobre el derecho a que se informe a un tercero en el momento de la privación de libertad y a comunicarse con terceros y con autoridades consulares durante la privación de libertad (DO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

¹² Directiva (UE) 2016/343 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por la que se refuerzan en el proceso penal determinados aspectos de la presunción de inocencia y el derecho a estar presente en el juicio (DO L 65 de 11.3.2016, p. 1).

¹³ Directiva (UE) 2016/800 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a las garantías procesales de los menores sospechosos o acusados en los procesos penales (DO L 132 de 21.5.2016, p. 1).

¹⁴ Directiva (UE) 2016/1919 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2016, relativa a la asistencia jurídica gratuita a los sospechosos y acusados en los procesos penales y a las personas buscadas en virtud de un procedimiento de orden europea de detención (DO L 297 de 4.11.2016, p. 1).

informática del sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (Eucaris) y las versiones modificadas de esa aplicación. Dicha aplicación debe permitir el intercambio rápido, rentable, seguro y fiable de datos específicos de matriculación de vehículos entre los Estados miembros y, por lo tanto, aumentar la eficiencia de la investigación. Los Estados miembros deben impedir el intercambio de información por otros medios, que serían menos rentables y tal vez no garanticen la protección de los datos transmitidos.

- (10) A fin de garantizar condiciones uniformes para las búsquedas que deben realizar los Estados miembros, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos de ejecución que establezcan procedimientos para dichas búsquedas. No obstante, deben establecerse medidas transitorias para el intercambio automatizado de datos de matriculación de vehículos basadas en el sistema electrónico existente con objeto de garantizar un intercambio de datos sin fisuras hasta que dichas normas sean aplicables.
- (11) En los casos en que la persona responsable no pueda ser identificada con la certeza exigida por la legislación del Estado miembro de la infracción sobre la base de la información obtenida del registro de vehículos, los Estados miembros deben cooperar para averiguar la identidad de la persona responsable. A tal fin, debe introducirse un procedimiento de asistencia mutua destinado a identificar a la persona responsable, bien mediante una solicitud de confirmación, sobre la base de la información que ya obre en poder del Estado miembro de la infracción, o bien mediante una solicitud de investigación específica que deberán llevar a cabo las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia.
- (12) El Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia deben facilitar la información adicional solicitada por el Estado miembro de la infracción que sea necesaria para la identificación de la persona responsable en un plazo razonable. Si no se puede recopilar o facilitar la información, o si esto no se puede hacer sin demoras indebidas, debe darse una explicación clara de los motivos, y la demora debe reducirse al mínimo, en la medida de lo posible.
- (13) Deben establecerse específicamente los motivos por los que el Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia pueden denegar la asistencia mutua para la identificación de la persona responsable. En particular, deben introducirse salvaguardias para no revelar la identidad de personas protegidas, como testigos protegidos, mediante esos procedimientos.
- (14) Los Estados miembros deben estar autorizados a utilizar los procedimientos nacionales que aplicarían si la infracción en materia de seguridad vial hubiera sido cometida por una persona residente. Debe reforzarse la seguridad jurídica en lo que respecta a la aplicabilidad de medidas específicas adoptadas en el marco de dichos procedimientos, a saber, en relación con documentos que requieren la confirmación o denegación de haber cometido la infracción o que imponen a las personas afectadas la obligación de cooperar en la identificación de la persona responsable. Dado que esas medidas deben tener los mismos efectos jurídicos para las personas afectadas que en los casos nacionales, estas personas también deben disfrutar del mismo grado de protección de sus derechos fundamentales y procesales.
- (15) Cuando la legislación de la Unión o el Derecho nacional de los Estados miembros prevea explícitamente el acceso a información procedente de otras bases de datos nacionales o de la Unión a efectos de la Directiva (UE) 2015/413, o la posibilidad de intercambiar dicha información, los Estados miembros deben tener la posibilidad de

intercambiarla mediante el uso de esas bases de datos, respetando al mismo tiempo los derechos fundamentales de los conductores no residentes.

- (16) La definición de lo que constituye una carta de información sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y su contenido difiere actualmente de un Estado miembro a otro, hasta el punto de que los derechos fundamentales y procesales de las personas implicadas en los procedimientos de seguimiento incoados por el Estado miembro de la infracción pueden verse perjudicados. Esto sucede especialmente en los casos en que se envían las denominadas «cartas de información previa» que no cumplen las normas lingüísticas y de información exigidas por la Directiva (UE) 2015/413. Las personas afectadas por estas prácticas no suelen estar familiarizadas con el ordenamiento jurídico del Estado miembro de la infracción ni hablar su lengua o lenguas oficiales, por lo que deben salvaguardarse mejor sus derechos procesales y fundamentales. A fin de alcanzar ese objetivo, deben establecerse requisitos mínimos obligatorios para el contenido de la carta de información y debe dejar de utilizarse la plantilla actual para la carta de información que solo contiene información básica, tal como figura en el anexo II de la Directiva (UE) 2015/413.
- (17) Como mínimo, la carta de información debe incluir información detallada sobre la clasificación jurídica y las consecuencias jurídicas de la infracción, en particular porque las sanciones para las infracciones cubiertas por el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2015/413 pueden ser de carácter no pecuniario, como restricciones al derecho a conducir del autor del delito. El derecho de recurso también debe apoyarse facilitando información detallada sobre dónde y cómo ejercer el derecho de defensa o interponer un recurso en el Estado miembro de la infracción, en una lengua que comprenda la persona interesada. También debe facilitarse una descripción de los procedimientos *in absentia* cuando proceda, ya que la presunta persona responsable tal vez no tenga previsto regresar al Estado miembro de la infracción para participar en el proceso. Las opciones de pago y las formas de rebajar el volumen de las sanciones también deben ser fácilmente comprensibles a fin de incentivar la cooperación voluntaria. Por último, dado que la carta de información debe ser el primer documento que reciba el propietario, titular o usuario final del vehículo, o cualquier otra presunta persona responsable, debe contener la información contemplada en el artículo 13 de la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵ que, según se desprende del artículo 13, apartado 2, letra d), debe incluir información sobre las fuentes de las que proceden los datos personales, y en los artículos 13 y 14 del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶. Esta información debe facilitarse en la carta de información, ya sea directamente o mediante una referencia al lugar en el que se facilita.
- (18) Cuando personas no residentes sean controladas *in situ* en un control en carretera y, como resultado, se inicie un procedimiento de seguimiento en relación con la comisión

¹⁵ Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos y por la que se deroga la Decisión Marco 2008/977/JAI del Consejo (DO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

¹⁶ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial, la carta de información debe contener únicamente determinados elementos esenciales y debe entregarse directamente a la persona afectada como parte de los procedimientos de control en carretera.

- (19) Con el fin de garantizar que la presunta persona responsable sea la que recibe efectivamente la carta de información y cualquier documento de seguimiento, y para evitar que se implique erróneamente a terceros no afectados, deben establecerse normas sobre notificación de documentos.
- (20) En caso de que no sea posible entregar documentos mediante entrega certificada o por medios electrónicos de igual valor, el Estado miembro de la infracción debe poder confiar en el Estado miembro de matriculación o de residencia para la notificación de los documentos y las comunicaciones a la persona interesada con arreglo a su propia legislación nacional relativa a la notificación de documentos.
- (21) Tanto la carta de información como los posibles documentos de seguimiento deben enviarse en la lengua del documento de matriculación del vehículo o, si esa información no está disponible o si es necesario para la protección de los derechos fundamentales, en la lengua o lenguas oficiales adecuadas del Estado miembro de matriculación o de residencia. Sin embargo, dado que algunos Estados miembros tienen más de una lengua oficial, esta obligación puede dar lugar a que se envíen cartas de información y otras comunicaciones de seguimiento en una lengua que la persona destinataria no entienda. Para determinar la lengua adecuada de la carta de información, los Estados miembros deben indicar a la Comisión la lengua que prefieren, por subdivisiones territoriales si se considera necesario. La Comisión debe publicar las preferencias lingüísticas indicadas. Esto debe entenderse sin perjuicio de la aplicación de la Directiva 2010/64/UE, de conformidad con su artículo 1, apartado 3.
- (22) El Estado miembro de la infracción debe permitir que la persona presuntamente responsable de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial se comunique con la Comisión, hasta la fase de recurso ante un órgano jurisdiccional, en cualquiera de las lenguas indicadas por el Estado miembro de matriculación, el Estado miembro de residencia o el Estado miembro de la infracción, o bien, si la persona en cuestión no tiene un conocimiento suficiente de esas lenguas, en una lengua que hable o comprenda, a fin de facilitar el ejercicio de sus derechos procesales.
- (23) Debe preverse un control jurídico efectivo en caso de que las autoridades del Estado miembro de la infracción no cumplan las normas lingüísticas, las normas sobre notificación de documentos y su legislación nacional correspondiente.
- (24) Para velar por la aplicación transparente y proporcionada de sanciones pecuniarias por infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, que están sujetas al Derecho público, las presuntas personas responsables no deben verse obligadas a pagar los gastos jurídicos y administrativos relacionados con la administración de las sanciones cuando dicha administración se externalice a entidades privadas o públicas. No obstante, las autoridades de los Estados miembros deben poder cobrar tasas administrativas de manera proporcionada.
- (25) El alcance de la información que los Estados miembros comunican a la Comisión debe ampliarse para incluir elementos estrechamente relacionados con el objetivo de mejorar la seguridad vial, a fin de que la Comisión pueda analizar mejor la situación en los Estados miembros y proponer iniciativas sobre una base fáctica firme. Para

compensar la carga administrativa adicional que pesa sobre las autoridades de los Estados miembros y adaptar los informes al calendario de evaluación de la Comisión, debe ampliarse el período de referencia. Debe concederse un período transitorio para que pueda terminar el período de transmisión de informes de dos años en curso.

- (26) Dado que los datos relativos a la identificación de infractores constituyen datos personales en el sentido del Reglamento (UE) 2016/679 y de la Directiva (UE) 2016/680, y que el marco jurídico de la Unión sobre el tratamiento de datos personales se ha modificado significativamente desde la adopción de la Directiva (UE) 2015/413, las disposiciones sobre el tratamiento de datos personales deben adaptarse al nuevo marco jurídico.
- (27) De conformidad con el artículo 62, apartado 6, de la Directiva (UE) 2016/680, la Comisión debe revisar otros actos del Derecho de la Unión que regulen el tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes a los efectos expuestos en el artículo 1, apartado 1, de dicha Directiva, a fin de evaluar la necesidad de aproximarlos a dicha Directiva y debe presentar, en su caso, las propuestas necesarias para modificar dichos actos para garantizar un enfoque coherente de la protección de datos personales en el ámbito de aplicación de dicha Directiva. Como resultado de dicha revisión¹⁷, se ha comprobado que la Directiva (UE) 2015/413 es uno de esos otros actos que deben modificarse. Por lo tanto, debe aclararse que el tratamiento de datos personales también ha de cumplir lo dispuesto en la Directiva (UE) 2016/680, cuando el tratamiento entre en su ámbito de aplicación material y personal.
- (28) Todo tratamiento de datos personales en virtud de la Directiva (UE) 2015/413 debe cumplir lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679, la Directiva (UE) 2016/680 y el Reglamento (UE) 2018/1725¹⁸ dentro de sus respectivos ámbitos de aplicación.
- (29) La base jurídica para las actividades de tratamiento necesarias a fin de determinar la identidad de la persona responsable y de entregar la carta de información y los documentos de seguimiento a las presuntas personas responsables se establece en la Directiva (UE) 2015/413, en relación con el artículo 6, apartado 1, letra e), y, en su caso, el artículo 10 del Reglamento (UE) 2016/679 y el artículo 8 de la Directiva 2016/680. En consonancia con esas mismas normas, la presente Directiva establece la base jurídica de la obligación de los Estados miembros de tratar datos personales con el fin de prestarse asistencia mutua en la identificación de las personas responsables de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial que figuran en la presente Directiva.
- (30) En algunos Estados miembros, los datos personales de personas no residentes responsables, o presuntamente responsables, de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial se almacenan en una red de servidores («nube»). Sin perjuicio de las normas sobre violación de la seguridad de los datos personales establecidas en el Reglamento (UE) 2016/679 y en la Directiva (UE) 2016/680, y sobre incidentes de violación de la seguridad de los datos personales establecidas en la Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹, los Estados miembros deben

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

¹⁹ Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de ciberseguridad en toda la Unión, por la que se

garantizar que se notifican mutuamente los incidentes de ciberseguridad relacionados con esos datos.

- (31) Debe crearse un portal en línea («el portal CBE») que proporcione a los usuarios de las vías públicas de la Unión información completa sobre las normas de tráfico en materia de seguridad vial vigentes en los Estados miembros y permita a los usuarios de las vías públicas comunicarse con las autoridades de los Estados miembros de manera eficaz y segura. El portal también debe facilitar la comunicación entre las autoridades de los Estados miembros sobre diversas cuestiones relacionadas con la investigación transfronteriza de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, como la verificación de la autenticidad de las cartas de información y los documentos de seguimiento con objeto de eliminar la posibilidad de fraude. El intercambio de datos personales debe limitarse a lo necesario para las investigaciones transfronterizas y la ejecución de sanciones, en particular el pago de sanciones pecuniarias. El portal CBE debe poder conectarse a otros portales, redes, sitios web o plataformas pertinentes para facilitar el intercambio de información relacionada con la aplicación de las normas de tráfico en materia de seguridad vial. La Comisión debe ser la responsable de controlar el portal CBE, de conformidad con el Reglamento 2018/1725.
- (32) La Comisión debe dar un apoyo financiero proporcionado a las iniciativas que mejoren la cooperación transfronteriza en la aplicación de las normas de tráfico en materia de seguridad vial en la Unión.
- (33) A fin de tener en cuenta el progreso técnico pertinente o los cambios en los actos jurídicos pertinentes de la Unión, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de actualizar el anexo de la presente Directiva modificándolo. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016²⁰. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (34) A fin de garantizar condiciones uniformes para la implementación de la Directiva (UE) 2015/413, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para especificar los procedimientos y las especificaciones técnicas, incluidas las medidas de ciberseguridad, de las búsquedas automatizadas que deban llevarse a cabo en relación con la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, el contenido del formulario electrónico normalizado para la solicitud y los medios de transmisión de la información relativa a la solicitud de asistencia mutua para identificar a la persona responsable, el contenido de los formularios electrónicos de la solicitud de asistencia mutua para la notificación de la carta de información y de los documentos de seguimiento y del certificado correspondiente, así como el uso y el mantenimiento del portal CBE. Las soluciones técnicas deben adaptarse al Marco

modifican el Reglamento (UE) n.º 910/2014 y la Directiva (UE) 2018/1972 y por la que se deroga la Directiva (UE) 2016/1148 (Directiva SRI 2) (DO L 333 de 27.12.2022).

²⁰ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

Europeo de Interoperabilidad y a las soluciones pertinentes para una Europa interoperable a las que se hace referencia en la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen medidas a fin de garantizar un alto nivel de interoperabilidad del sector público en toda la Unión (Ley sobre la Europa Interoperable)²¹. Las competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²².

- (35) Procede, por tanto, modificar la Directiva (UE) 2015/413 en consecuencia.
- (36) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar un elevado nivel de protección para todos los usuarios de las vías públicas de la Unión y la igualdad de trato de los conductores simplificando los procedimientos de asistencia mutua entre los Estados miembros en la investigación transfronteriza de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y reforzando la protección de los derechos fundamentales de las personas no residentes cuando las infracciones se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto de aquel en que se cometió la infracción, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y a los efectos de la presente Directiva, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (37) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo²³, emitió su dictamen el [DD de MM de AAAA].
- (38) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos²⁴, en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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

- 1) el artículo 2 se modifica como sigue:

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

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

²⁴ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

- a) en el párrafo primero se añaden las letras siguientes:
- «i) no mantenimiento de una distancia suficiente con el vehículo precedente;
 - j) adelantamiento peligroso;
 - k) estacionamiento peligroso;
 - l) franqueo de una o varias líneas blancas continuas;
 - m) circulación en sentido contrario;
 - n) no respeto de las normas sobre la creación y el uso de carriles de emergencia;
 - p) utilización de un vehículo sobrecargado.»;
- b) se añade el párrafo siguiente:
- «La presente Directiva no afectará a los derechos y obligaciones derivados de las disposiciones siguientes de actos jurídicos de la Unión:
- a) la Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo;
 - b) la Directiva 2014/41/UE del Parlamento Europeo y del Consejo*;
 - c) los procedimientos de notificación de documentos establecidos en el artículo 5 del Convenio celebrado por el Consejo de conformidad con el artículo 34 del Tratado de la Unión Europea, relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea**;
 - d) las disposiciones relativas a los derechos de las personas sospechosas y acusadas establecidas en las Directivas 2010/64/UE***, 2012/13/UE****, 2013/48/UE*****, (UE) 2016/343*****, (UE) 2016/800***** y (UE) 2016/1919 del Parlamento Europeo y del Consejo*****.

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

** DO C 197 de 12.7.2000, p. 3.

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

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

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

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

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

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

2) el artículo 3 se modifica como sigue:

a) la letra j) se sustituye por el texto siguiente:

«j) "circulación por un carril prohibido", la utilización ilegal de una parte de la calzada ya existente, permanente o temporal, como un carril reservado a los transportes públicos o un carril cerrado de manera temporal por motivos de congestión del tráfico o de obras públicas, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción;»;

b) la letra l) se sustituye por el texto siguiente:

«l) "punto de contacto nacional", la autoridad competente designada a los efectos de la presente Directiva;»;

c) se añaden las letras o) a z) siguientes:

«o) "no mantenimiento de una distancia suficiente con el vehículo precedente", el hecho de no mantener la distancia de seguridad necesaria para evitar la colisión con el vehículo precedente al conducido por el conductor, si tal vehículo precedente redujera la velocidad o se detuviera de improviso, según lo define el Derecho del Estado miembro de la infracción;

p) "adelantamiento peligroso", el adelantamiento de otro vehículo u otro usuario de las vías públicas de manera que se infrinjan las normas aplicables en materia de adelantamiento peligroso en el Estado miembro de la infracción;

q) "estacionamiento peligroso", el estacionamiento de un vehículo de manera que se infrinjan las normas aplicables en materia de estacionamiento peligroso en el Estado miembro de la infracción. El impago de las tasas de estacionamiento y otras infracciones similares no se considerarán estacionamiento peligroso;

r) "franqueo de una o varias líneas blancas continuas", el cambio de carril con un vehículo de manera que se franquee ilegalmente al menos una línea blanca continua, según lo define el Derecho del Estado miembro de la infracción;

s) "circulación en sentido contrario", la conducción de un vehículo en sentido contrario al establecido, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción;

t) "no respeto de las normas sobre la creación y el uso de carriles de emergencia", el incumplimiento de las normas relativas a la creación y

utilización, con fines de emergencia únicamente, de un carril temporal creado entre vehículos, que debe ser formado por los conductores para permitir que pasen los vehículos de los servicios de emergencia, como los de policía, de salvamento o de bomberos, para llegar al lugar de la emergencia, según lo define el Derecho del Estado miembro de la infracción;

u) "utilización de un vehículo sobrecargado", la utilización de un vehículo que no cumple los requisitos establecidos para el peso máximo autorizado, según se define en las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales de transposición de la Directiva 96/53/CE del Consejo*, o en el Derecho del Estado miembro de la infracción en el caso de vehículos u operaciones para los que no se hayan establecido tales requisitos en dicha Directiva;

v) "carta de información", la primera comunicación recibida por las personas contempladas en el artículo 5, apartado 1, párrafo segundo, ya se trate de una resolución administrativa o judicial o de cualquier otro documento enviado por el Estado miembro de la infracción o cualquier entidad habilitada para ello en virtud de su legislación, emitida hasta la fase de recurso ante un órgano jurisdiccional competente y que contenga al menos la información contemplada en el artículo 5, apartado 2;

w) "documentos de seguimiento", las decisiones administrativas o judiciales o cualquier otro documento que emita el Estado miembro de la infracción, o cualquier entidad facultada para ello en virtud de su legislación, después de la carta de información en relación con dicha carta o con la infracción de tráfico en materia de seguridad vial en cuestión, hasta la fase de recurso ante un órgano jurisdiccional competente;

x) "persona responsable", la persona sobre la que recae la responsabilidad de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial contemplada en el artículo 2, apartado 1, con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de la infracción;

y) "usuario final", toda persona física que no sea la propietaria o titular del vehículo con el que se haya cometido una de las infracciones contempladas en el artículo 2, apartado 1, pero que estuviera utilizando legalmente dicho vehículo, en particular en virtud de un contrato de arrendamiento financiero o alquiler de larga duración o como parte de una flota de vehículos disponible para empleados;

z) "Estado miembro de residencia", un Estado miembro que pueda suponerse, con un grado razonable de certeza, que es el lugar de residencia habitual de las personas contempladas en el artículo 5, apartado 1, párrafo segundo.

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

3) se inserta el artículo 3 *bis* siguiente:

«Artículo 3 bis

Puntos de contacto nacionales

1. A efectos del intercambio de información en virtud de la presente Directiva, cada Estado miembro designará un punto de contacto nacional. Las competencias de los puntos de contacto nacionales se registrarán por la normativa aplicable del Estado miembro de que se trate.

2. Los Estados miembros velarán por que sus puntos de contacto nacionales respectivos cooperen con las autoridades que participan en la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, en particular para garantizar que toda la información necesaria se comparta a su debido tiempo y que se respeten los plazos establecidos en el artículo 4 *bis*, apartado 5, y el artículo 5 *bis*, apartado 2.»;

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

«Artículo 4

Procedimientos para el intercambio de información entre Estados miembros

1. A los fines de la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, los Estados miembros facilitarán a los puntos de contacto nacionales de otros Estados miembros el acceso a los siguientes datos nacionales de matriculación de vehículos, con la posibilidad de efectuar búsquedas automatizadas en ellos:

- a) datos relativos a los vehículos;
- b) datos relativos a los propietarios, titulares o usuarios finales de los vehículos, cuando estén disponibles.

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

Cuando el punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción efectúe una búsqueda en forma de solicitud saliente, usará un número de matrícula completo.

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

3. Los Estados miembros conservarán los elementos de datos contemplados en la sección 2, parte IV y, cuando estén disponibles, en la sección 2, parte V, del anexo en los registros nacionales de vehículos durante al menos seis meses después de cualquier modificación de la propiedad o el uso del vehículo en cuestión.

4. Los Estados miembros transmitirán el mensaje «Información no desvelada» en lugar de los elementos de datos solicitados en los siguientes casos:

- a) el vehículo fue enviado al desguace;
- b) el número de matrícula completo del vehículo no se facilita en la búsqueda realizada en forma de solicitud saliente con arreglo al apartado 1;
- c) el número de matrícula completo del vehículo facilitado en la búsqueda realizada en forma de solicitud saliente con arreglo al apartado 1 es antiguo o incorrecto.

Los Estados miembros transmitirán el mensaje «Vehículo o placa de matrícula robados» en lugar de los elementos de datos solicitados cuando el vehículo o la placa

de matrícula del vehículo estén registrados como robados en los registros nacionales de vehículos.

5. Para la búsqueda automatizada de datos de matriculación de vehículos, los Estados miembros utilizarán la aplicación informática específicamente diseñada del sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (Eucaris), así como las versiones modificadas de esa aplicación.

Los Estados miembros velarán por que la búsqueda automatizada de datos de matriculación de vehículos sea segura, rentable, rápida y fiable, y se lleve a cabo por medios interoperables dentro de una estructura descentralizada.

La aplicación informática ofrecerá tanto el modo de intercambio en línea en tiempo real como un modo de intercambio en línea por lotes que permita el intercambio de múltiples solicitudes o respuestas en un solo mensaje. La información que se intercambie a través de Eucaris se transmitirá en forma cifrada.

6. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer los procedimientos y las especificaciones técnicas, incluidas las medidas de ciberseguridad, para las búsquedas automatizadas realizadas en virtud del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 2.

7. Hasta que sean aplicables los actos de ejecución a que se refiere el apartado 6 del presente artículo, las búsquedas contempladas en el apartado 1 del presente artículo se llevarán a cabo de conformidad con los procedimientos descritos en el capítulo 3, puntos 2 y 3, del anexo de la Decisión 2008/616/JAI*, aplicados conjuntamente con el anexo de la presente Directiva.

8. Cada Estado miembro asumirá sus propios costes derivados de la administración, la utilización y el mantenimiento de la aplicación informática y sus versiones modificadas a que se refiere el apartado 5.

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

5) se insertan los artículos 4 *bis*, 4 *ter* y 4 *quater* siguientes:

«Artículo 4 *bis*

Asistencia mutua en la identificación de la persona responsable

1. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua cuando, sobre la base de los resultados de la búsqueda automatizada realizada de conformidad con el artículo 4, apartado 1, el Estado miembro de la infracción no pueda identificar a la persona responsable con el grado de certeza necesario exigido por su legislación nacional para incoar o llevar a cabo los procedimientos de seguimiento contemplados en el artículo 5, apartado 1.

2. El Estado miembro de la infracción decidirá si solicita asistencia mutua para obtener la información adicional contemplada en el apartado 3, párrafo segundo. La solicitud solo podrá ser emitida por una autoridad administrativa o judicial, o por la autoridad policial competente en el caso en cuestión, con arreglo al Derecho nacional de dicho Estado miembro.

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

En la solicitud se podrá pedir que el Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia:

- a) confirme, sobre la base de la información que ya obre en su poder, que puede suponerse, con un grado razonable de certeza, que la persona registrada visualmente por el equipo de detección del Estado miembro de la infracción es el propietario, titular o usuario final del vehículo, o cualquier persona presuntamente responsable de una de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1;
- b) pida al propietario, titular o usuario final del vehículo, o a cualquier persona presuntamente responsable de una de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, que facilite información sobre la identidad de la persona responsable, con arreglo a su Derecho nacional.

4. Cuando el Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia reciba una solicitud contemplada en el apartado 3, recabará la información solicitada, a menos que decida invocar uno de los motivos de denegación enumerados en el apartado 7 o que no sea posible recabar la información solicitada. El Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia transmitirá la información solicitada por vía electrónica, sin demoras indebidas, a través de su punto de contacto nacional al punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción.

En el caso contemplado en el apartado 3, párrafo segundo, letra b), el Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia solicitará la información con arreglo a los procedimientos nacionales aplicables como si la medida de investigación en cuestión hubiera sido ordenada por sus propias autoridades, a menos que decida invocar uno de los motivos de denegación indicados en el apartado 7.

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

5. Los Estados miembros velarán por facilitar la información solicitada sin demoras indebidas desde el momento en que reciban la solicitud.

Cuando no sea posible recabar la información sin demoras indebidas desde el momento en que reciban la solicitud, los puntos de contacto nacionales del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia transmitirán dicha información al Estado miembro de la infracción lo antes posible, con una explicación adecuada sobre los motivos de la demora.

Cuando resulte evidente que el Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia no pueden recabar la totalidad o parte de la información solicitada, notificarán inmediatamente al Estado miembro de la infracción una explicación detallada de los motivos.

6. Los Estados miembros que reciban la solicitud podrán establecer un procedimiento previo de validación administrativa o judicial para garantizar que la información solicitada es necesaria y proporcionada a efectos de la identificación de la persona responsable, en particular teniendo en cuenta los derechos de las presuntas personas responsables.

7. Los Estados miembros podrán negarse a facilitar la información adicional solicitada de conformidad con el apartado 3. Solo lo harán en los siguientes casos:

- a) existe una inmunidad o un privilegio en virtud del Derecho del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia que hace imposible facilitar la información;
- b) el hecho de facilitar la información solicitada resultaría contrario al principio de *non bis in idem*;
- c) el hecho de facilitar la información solicitada lesionaría intereses esenciales de seguridad nacional, comprometería a la fuente de la información o implicaría la utilización de información clasificada relacionada con determinadas actividades de inteligencia;
- d) existen motivos fundados para creer que facilitar la información solicitada sería incompatible con las obligaciones del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia de conformidad con el artículo 6 del Tratado de la Unión Europea y la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea;
- e) el hecho de facilitar la información solicitada revelaría la identidad de una persona protegida con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia;
- f) cuando el Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia han establecido un procedimiento previo de validación administrativa o judicial contemplado en el apartado 6, pero la solicitud no ha sido validada por el Estado miembro de la infracción antes de transmitirla y, habida cuenta de las circunstancias del caso concreto, la información solicitada no se considera necesaria y proporcionada a efectos de la identificación de la persona responsable.

Los Estados miembros decidirán lo antes posible, y a más tardar en el plazo de quince días después de la recepción de la solicitud, si invocan un motivo de denegación. Los Estados miembros que decidan aplicar un motivo de denegación informarán al Estado miembro de la infracción al respecto a través de su punto de contacto nacional, sin demoras indebidas.

8. Los Estados miembros velarán por que las vías de recurso equivalentes a las existentes en un caso interno similar sean aplicables a los casos contemplados en el apartado 3, párrafo segundo, letra b).

9. Los puntos de contacto nacionales del Estado miembro de la infracción, del Estado miembro de matriculación y del Estado miembro de residencia podrán consultarse mutuamente, por cualquier medio adecuado, con el fin de facilitar la aplicación eficaz del presente artículo.

10. La solicitud contemplada en el apartado 2 se comunicará en la lengua o en una de las lenguas del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia notificadas a la Comisión de conformidad con el artículo 5 *bis*, apartado 8.

La información facilitada en respuesta a la solicitud se comunicará en la lengua o lenguas del Estado miembro de la infracción notificadas a la Comisión de conformidad con el artículo 5 *bis*, apartado 8.

11. La Comisión adoptará actos de ejecución para especificar en mayor medida el contenido del formulario electrónico normalizado para la solicitud, los medios de transmisión de la información contemplados en los apartados 3 y 4, y las funcionalidades y especificaciones técnicas de la aplicación informática para el intercambio de datos, incluidas las medidas de ciberseguridad. Las especificaciones de la aplicación informática ofrecerán tanto el modo de intercambio asíncrono en línea como el modo de intercambio asíncrono por lotes, además de la transmisión de los elementos de datos en forma cifrada.

El formulario electrónico normalizado para la solicitud incluirá la información siguiente:

- a) la decisión administrativa o judicial sobre la validación de la información solicitada, contemplada en el apartado 6, y detalles sobre la autoridad que adoptó la decisión, si procede;
- b) elementos de datos relativos a los propietarios, titulares o usuarios finales de los vehículos obtenidos como resultado de la búsqueda automatizada realizada de conformidad con el artículo 4, apartado 1;
- c) si se dispone de ella, la grabación visual de la persona responsable obtenida mediante el equipo de detección, en particular las cámaras de velocidad.

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

Artículo 4 ter

Medidas nacionales que facilitan la identificación de la persona responsable

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

2. De conformidad con el apartado 1, los Estados miembros podrán, en particular:

- a) notificar documentos a las personas presuntamente responsables de la comisión de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, incluidos los documentos en los que se pida a esas personas que confirmen su responsabilidad;
- b) aplicar las obligaciones impuestas a las personas presuntamente responsables que sean pertinentes para la identificación de la persona responsable, en la mayor medida posible.

Artículo 4 quater

Utilización de otras bases de datos

Los Estados miembros podrán intercambiar datos o acceder a ellos utilizando otras bases de datos, como registros de permisos de conducción o registros de población,

con el único fin de identificar a la persona responsable. Solo podrán hacerlo en la medida en que dicho intercambio o acceso se base explícitamente en la legislación de la Unión.»;

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

«Artículo 5

Carta de información sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial

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

Cuando el Estado miembro de la infracción decida incoar dichos procedimientos, informará sin demora a la presunta persona responsable, mediante una carta de información, acerca de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial y de la decisión de incoar un procedimiento de seguimiento.

La carta de información podrá tener otros fines distintos de los establecidos en el párrafo segundo.

2. La carta de información deberá incluir, como mínimo:

- a) la indicación de que la carta se expide a efectos de la presente Directiva;
- b) el nombre, la dirección postal, el número de teléfono y la dirección de correo electrónico de la autoridad competente;
- c) toda la información pertinente relativa a la infracción de tráfico en materia de seguridad vial, en particular los datos del vehículo con el que se cometió la infracción, incluidos el número de matrícula del vehículo, el lugar, la fecha y la hora de la infracción, la naturaleza de la infracción, la referencia detallada a las disposiciones legales infringidas y, en su caso, los datos relativos al dispositivo utilizado para detectar la infracción;
- d) información detallada sobre la clasificación jurídica de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial, las sanciones aplicables y otras consecuencias jurídicas de la infracción, incluida la información relativa a decisiones de privación del derecho a conducir (como la pérdida de puntos u otras restricciones impuestas al derecho a conducir), con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de la infracción;
- e) información detallada sobre dónde y cómo ejercer los derechos de defensa o recurrir la decisión de iniciar actuaciones sobre la infracción de tráfico en materia de seguridad vial, incluidos los requisitos para la admisibilidad de dicho recurso y el plazo para interponer el recurso, y sobre si se aplican procedimientos *in absentia* y en qué condiciones, con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de la infracción;
- f) cuando proceda, información sobre los procedimientos para que las personas contempladas en el apartado 1, párrafo segundo, del presente artículo informen a las autoridades del Estado miembro de la infracción sobre la identidad de la persona responsable de conformidad con el artículo 4 *ter*;
- g) cuando proceda, información detallada sobre el nombre, la dirección y el número internacional de cuenta bancaria (IBAN) de la autoridad en la que

puede liquidarse la sanción pecuniaria impuesta, sobre el plazo para el pago y sobre métodos de pago alternativos, en particular aplicaciones informáticas específicas, siempre que dichos métodos sean accesibles tanto a residentes como a no residentes;

- h) información sobre las normas aplicables en materia de protección de datos, los derechos de los interesados y la disponibilidad de información adicional o referencia al lugar donde se puede obtener fácilmente dicha información con arreglo al artículo 13 de la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, incluida información sobre las fuentes de las que proceden los datos personales, o a los artículos 13 y 14 del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo;
- i) cuando proceda, información detallada sobre si las sanciones por las infracciones contempladas en el artículo 2, apartado 1, pueden reducirse y de qué manera, incluso mediante el pago anticipado de una sanción pecuniaria;
- j) cuando proceda, una indicación clara de que la entidad privada o pública que la envía es un representante facultado por el Estado miembro de la infracción de conformidad con el artículo 5 *ter* y una diferenciación precisa de los importes reclamados, sobre la base de su fundamento jurídico.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros velarán por que, en caso de que la persona responsable sea un conductor no residente que haya sido controlado *in situ* en un control de carretera, la carta de información contenga, como mínimo, los datos indicados en el apartado 2, letras c), d), e) y g).

4. A petición de las presuntas personas responsables, el Estado miembro de la infracción velará por que se conceda acceso a toda la información material que obre en poder de las autoridades competentes para la investigación de una infracción en materia de seguridad vial contemplada en el artículo 2, apartado 1.

5. Los Estados miembros velarán por que el inicio de los plazos para que los no residentes ejerzan sus derechos de recurso o para la reducción de las sanciones, de conformidad con el apartado 2, letras e) e i), corresponda a la fecha de recepción de la carta de información.»;

7) se insertan los artículos 5 *bis* y 5 *ter* siguientes:

«Artículo 5 bis

Notificación de la carta de información y los documentos de seguimiento

1. Los Estados miembros enviarán la carta de información y los documentos de seguimiento a las presuntas personas responsables mediante entrega certificada o por medios electrónicos de igual valor, de conformidad con el capítulo III, sección 7, del Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo*, o, en el caso contemplado en el artículo 5, apartado 3, del presente Reglamento, entregarán la carta de información directamente a la presunta persona responsable.

2. Los Estados miembros velarán por que la carta de información se envíe a más tardar en el plazo de un mes a partir del registro de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial contemplada en el artículo 2, apartado 1, o, cuando sea necesario enviar más cartas de información durante la investigación, quince días después del acontecimiento que haya hecho necesario el envío de las cartas de información subsiguientes.

Los Estados miembros velarán por que cualquier otro documento de seguimiento se envíe en un plazo de quince días a partir del acontecimiento que lo haya hecho necesario.

3. El Estado miembro de la infracción podrá enviar la carta de información o los documentos de seguimiento a las presuntas personas responsables a través de las autoridades del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia en los casos siguientes:

- a) la dirección de la persona a la que está destinado el documento es desconocida, incompleta o incierta;
- b) las normas procesales con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de la infracción exigen una prueba de la notificación del documento, distinta de la prueba que pueda obtenerse mediante entrega certificada o por medios electrónicos equivalentes;
- c) no ha sido posible notificar el documento mediante entrega certificada o por medios electrónicos equivalentes;
- d) el Estado miembro de la infracción tiene motivos justificados para considerar que la notificación del documento mediante entrega certificada o por medios electrónicos equivalentes será ineficaz o inadecuada en ese caso concreto.

4. La solicitud de iniciar el procedimiento de asistencia mutua contemplado en el apartado 3 podrá ser emitida por una autoridad administrativa o judicial, o por la autoridad policial competente en el caso en cuestión, con arreglo al Derecho nacional del Estado miembro de la infracción.

El punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción transmitirá la carta de información o los documentos de seguimiento que deban notificarse al punto de contacto nacional del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia, junto con una solicitud estructurada electrónicamente.

5. Los Estados miembros velarán por que la carta de información y los documentos de seguimiento que deban notificarse de conformidad con el apartado 3 se notifiquen de conformidad con su Derecho nacional o, cuando esté debidamente justificado, por un método específico solicitado por el Estado miembro de la infracción, a menos que dicho método sea incompatible con su Derecho nacional.

6. El Estado miembro de matriculación o el Estado miembro de residencia velarán por que su punto de contacto nacional elabore un certificado estructurado electrónicamente y lo envíe al punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción en los casos siguientes:

- a) cuando hayan finalizado los trámites relativos a la notificación de la carta de información o de los documentos de seguimiento de conformidad con el apartado 3,
- b) cuando la entrega no haya culminado con éxito.

Cuando así lo solicite el Estado miembro de la infracción, el certificado irá acompañado de una copia de los documentos notificados.

7. La solicitud contemplada en el apartado 4 se comunicará en la lengua o en una de las lenguas del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia notificadas a la Comisión de conformidad con el apartado 8. El certificado

contemplado en el apartado 6 se comunicará en la lengua del Estado miembro de la infracción notificada a la Comisión de conformidad con el apartado 8.

8. Cuando el Estado miembro de la infracción decida iniciar procedimientos de seguimiento en relación con las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, dicho Estado miembro enviará la carta de información y los documentos de seguimiento en la lengua del documento de matriculación del vehículo.

Cuando no sea posible utilizar la lengua del documento de matriculación del vehículo, o cuando existan dudas razonables sobre si el envío de la carta de información o de los documentos de seguimiento en la lengua del documento de matriculación del vehículo es conforme con la protección de los derechos fundamentales de la persona afectada, la carta de información y los documentos de seguimiento se enviarán en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro de matriculación o del Estado miembro de residencia de la presunta persona responsable.

En los casos contemplados en el párrafo segundo del presente apartado, cuando existan varias lenguas oficiales en el Estado miembro de matriculación o en el Estado miembro de residencia, las cartas de información y los documentos de seguimiento se enviarán en la lengua o lenguas oficiales de la región u otra subdivisión geográfica en la que se encuentre la dirección de las presuntas personas responsables, o en otra lengua que dicho Estado miembro haya indicado que aceptaría.

Cada Estado miembro comunicará a la Comisión las lenguas oficiales de la Unión en las que puede enviarse la carta de información, en su caso de manera desglosada por regiones u otras subdivisiones geográficas. La Comisión publicará la lista de lenguas aceptadas en el portal en línea contemplado en el artículo 8.

9. Los Estados miembros velarán por que las presuntas personas responsables estén autorizadas a comunicarse con las autoridades del Estado miembro de la infracción, hasta la fase de recurso ante un órgano jurisdiccional, en cualquiera de las lenguas comunicadas a la Comisión de conformidad con el apartado 8 por el Estado miembro de matriculación, por el Estado miembro de residencia o por el Estado miembro de la infracción, o bien, si la persona afectada no tiene un conocimiento suficiente de esas lenguas, en una lengua de la Unión que hable o comprenda.

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

11. El Estado miembro de la infracción velará por que la carta de información y los documentos de seguimiento notificados a las presuntas personas responsables puedan ser revisados de manera eficaz y rápida por un órgano jurisdiccional o institución similar facultada para adoptar decisiones jurídicamente vinculantes, a petición de cualquier persona que tenga un interés jurídico adquirido en el resultado de los procedimientos incoados en virtud del artículo 5, si se alega que dichos documentos no cumplen lo dispuesto en el presente artículo.

12. La Comisión adoptará actos de ejecución para especificar el contenido de los formularios electrónicos para la solicitud contemplada en el apartado 4 y del certificado contemplado en el apartado 6, así como las funcionalidades y especificaciones técnicas de la aplicación informática para el intercambio de datos, incluidas las medidas de ciberseguridad. Las especificaciones de la aplicación

informática ofrecerán tanto el modo de intercambio asíncrono en línea como el modo de intercambio asíncrono por lotes en línea. Los datos se transmitirán utilizando la tecnología de cifrado más avanzada. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 *bis*, apartado 2.

Artículo 5 ter

Reclamaciones financieras de las entidades jurídicas habilitadas por los Estados miembros

Los Estados miembros velarán por que, cuando habiliten a una entidad pública o privada con personalidad jurídica propia para administrar los procedimientos de seguimiento, en su totalidad o en parte, incoados en virtud del artículo 5, apartado 1, incluida la ejecución de sanciones pecuniarias, las presuntas personas responsables no estén sujetas a las cargas de dicha entidad relacionadas con los gastos jurídicos y administrativos en que incurra al administrar dichos procedimientos. Esto se entiende sin perjuicio del derecho de las autoridades de los Estados miembros a cobrar tasas administrativas proporcionadas.

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

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

«Artículo 6

Presentación de informes y seguimiento

1. A más tardar en las siguientes fechas: 6 de mayo de 2024, 6 de mayo de 2026 (...), cada Estado miembro enviará a la Comisión un informe completo de conformidad con los párrafos segundo y tercero del presente apartado.

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

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

2. A más tardar el [*cuatro años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*], y posteriormente cada cuatro años, cada Estado miembro enviará a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

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

fallidas por tipo de fallo. Esta información podrá basarse en los datos facilitados a través de Eucaris.

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

- a) el número total de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, registradas que fueron detectadas automáticamente o cuya persona responsable no fue identificada *in situ*;
- b) el número de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1, registradas que fueron cometidas con vehículos matriculados en un Estado miembro distinto de aquel donde se cometió la infracción y que fueron detectadas automáticamente o cuya persona responsable no fue identificada *in situ*;
- c) el número de equipos de detección automática fijos o móviles, incluidas las cámaras de velocidad;
- d) el número de sanciones pecuniarias pagadas voluntariamente por personas no residentes;
- e) el número de solicitudes de asistencia mutua transmitidas por vía electrónica de conformidad con el artículo 4 *bis*, apartado 3, y el número de tales solicitudes para las cuales no se facilitó la información;
- f) el número de solicitudes de asistencia mutua transmitidas por vía electrónica de conformidad con el artículo 5 *bis*, apartado 4, y el número de tales solicitudes para las cuales no fue posible notificar los documentos.

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

Artículo 7

Obligaciones adicionales

Sin perjuicio de las obligaciones contraídas en virtud del Reglamento (UE) 2016/679, la Directiva (UE) 2016/680 y la Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo*, los Estados miembros se informarán mutuamente sobre los incidentes de ciberseguridad, notificados con arreglo al artículo 10 de la Directiva (UE) 2022/2555, cuando tales incidentes se refieran a datos almacenados en nubes virtuales o físicas o en servicios de alojamiento en la nube.

Artículo 8

Portal para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (portal CBE)

1. La Comisión creará y mantendrá un portal CBE en línea, disponible en todas las lenguas oficiales de la Unión, dedicado a lo siguiente:

- a) facilitar información a los usuarios de las vías públicas sobre las normas vigentes en los Estados miembros en el ámbito regulado por la presente Directiva, en particular las normas de tráfico en materia de seguridad vial, los procedimientos de recurso, las sanciones aplicadas y los sistemas y medios disponibles para el pago de sanciones pecuniarias;
- b) intercambiar información y efectuar otras interacciones entre los puntos de contacto nacionales y otras autoridades pertinentes de los Estados miembros, entre ellas y con otros usuarios de las vías públicas, en particular mediante el acceso a aplicaciones específicas de los Estados miembros que faciliten la ejecución de las sanciones, incluido el pago de sanciones pecuniarias, cuando proceda. Esto puede incluir el intercambio de datos de matriculación de vehículos y de datos sobre personas responsables, o presuntamente responsables, de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en el artículo 2, apartado 1.

2. El acceso al portal CBE se facilitará a los puntos de contacto nacionales y otras autoridades pertinentes que sean competentes para la identificación de las personas responsables y para la aplicación transfronteriza de las normas de tráfico en materia de seguridad vial en los Estados miembros.

3. Los Estados miembros ayudarán a los usuarios de las vías públicas a verificar la autenticidad de las cartas de información y los documentos de seguimiento. A tal fin, los Estados miembros compartirán entre ellos y con la Comisión, a través del portal CBE, los modelos de cartas de información y documentos de seguimiento emitidos por sus autoridades, que se utilizan en casos transfronterizos. Los Estados miembros también se informarán mutuamente sobre las autoridades y las entidades jurídicas habilitadas que tengan derecho a emitir tales cartas y documentos. La Comisión será la responsable del portal CBE, de conformidad con el Reglamento 2018/1725**.

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

5. Los Estados miembros se facilitarán información actualizada entre ellos y a la Comisión, a efectos del presente artículo, e interactuarán con los usuarios de las vías públicas a través del portal CBE de forma periódica.

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

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

** Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la

Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

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

- 9) se inserta el artículo 8 *bis* siguiente:

«Artículo 8 bis

Apoyo financiero a la cooperación transfronteriza en las actividades de ejecución

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

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

«Artículo 9

Actos delegados

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

- 11) se inserta el artículo 10 *bis* siguiente:

«Artículo 10 bis

Procedimiento de comité

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

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de los miembros del comité así lo solicita.

Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

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

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

«Artículo 11

Informe de la Comisión

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

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

Artículo 2

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

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

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

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

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

1.2. Política(s) afectada(s)

Transporte, seguridad vial

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

una acción nueva

una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria⁷³

la prolongación de una acción existente

una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo general de la presente iniciativa es reforzar la seguridad vial a través de una aplicación transfronteriza más eficaz de las normas de tráfico en materia de seguridad vial en la UE.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Los objetivos específicos de la iniciativa son:

— mejorar el cumplimiento por parte de los conductores no residentes mediante normas de tráfico adicionales en materia de seguridad vial;

— racionalizar los procedimientos de asistencia mutua entre los Estados miembros en el marco de la investigación transfronteriza de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial;

— reforzar la protección de los derechos fundamentales de los infractores no residentes, incluida la adaptación a las nuevas normas de la UE en materia de protección de datos personales.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / los grupos destinatarios.

La iniciativa contribuirá al objetivo general de aumentar la seguridad vial en la UE mediante una mejor aplicación de las normas de tráfico en materia de seguridad vial en lo que respecta a los infractores no residentes, que a menudo eluden las sanciones. Se prevé que tenga unas repercusiones muy positivas en términos de vidas salvadas y de lesiones evitadas (384 vidas salvadas y 21 405 lesiones evitadas).

⁷³ Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

El ámbito de aplicación de la propuesta se ampliará a otras infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, como no guardar suficiente distancia con respecto al vehículo precedente, adelantar o estacionar de forma peligrosa, franquear líneas continuas, conducir en sentido contrario o por un carril de emergencia y utilizar un vehículo sobrecargado. Al ampliar el ámbito de aplicación a estas infracciones, se espera que el número de infracciones detectadas aumente un 2 % en 2025 con respecto a la hipótesis de referencia y, en consecuencia, a lo largo de todo el período de evaluación.

En la actualidad, alrededor del 20 % de las investigaciones relacionadas con infracciones cometidas con vehículos matriculados en el extranjero fracasan debido a problemas técnicos, que afectan a cuestiones como la disponibilidad de información precisa en los registros nacionales de vehículos y la identificación de la persona responsable. Se espera que la propuesta dé lugar a un mayor número de investigaciones satisfactorias. Introduce asimismo medidas estratégicas destinadas a mejorar el contenido de los registros de vehículos y el intercambio de información existente entre las autoridades encargadas de la aplicación. Además de estas medidas, incluye procedimientos adaptados de investigación de seguimiento basados en el intercambio electrónico de información específica, como pruebas visuales para mejorar la identificación de la persona responsable. También permite aplicar la obligación del propietario o titular del vehículo de cooperar con las autoridades encargadas de la aplicación en la identificación del conductor o del infractor real, de conformidad con la legislación nacional de los Estados miembros.

La propuesta contribuye a mejorar la ejecución transfronteriza de las sanciones, ya que las medidas destinadas a mejorar la investigación y la identificación de las personas responsables también repercutirán de forma positiva en el número de infracciones investigadas satisfactoriamente y, por lo tanto, en la igualdad de trato de los conductores gracias a unos mayores índices de ejecución.

La propuesta introduce medidas para mejorar la protección de los derechos fundamentales de los conductores no residentes, a fin de garantizar que la carta de información o los documentos de seguimiento emitidos por las autoridades encargadas de la aplicación en relación con la infracción contengan toda la información necesaria sobre los procedimientos administrativos o penales, que dichos documentos estén redactados en una lengua que los conductores comprendan y que su autenticidad pueda verificarse.

Por último, la propuesta tiene por objeto mejorar la aplicación transfronteriza de las normas de tráfico en materia de seguridad vial sobre la base de la intervención existente. Esto significa que la hipótesis de referencia ya contiene algunas medidas para abordar los problemas detectados. Las medidas incluidas en la propuesta son principalmente técnicas y complementan las normas existentes, aunque se acepta que la armonización de los sistemas jurídicos nacionales, en particular de los procedimientos en que se basan la investigación transfronteriza de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y la ejecución transfronteriza de sanciones por tales infracciones, que podría aumentar considerablemente la proporción de investigaciones satisfactorias, no es una opción viable.

Gracias a la ampliación prevista del ámbito de aplicación de la propuesta y a la simplificación de la investigación transfronteriza de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, adaptada a la detección masiva de infracciones a menudo calificadas de administrativas y digitalizada mediante la creación de un portal y de

plataformas informáticas específicas, será posible investigar satisfactoriamente más infracciones, y de este modo reducir la impunidad de los infractores no residentes. En consecuencia, los conductores no residentes adecuarán su comportamiento en las vías públicas. Se espera que estas medidas reduzcan el número de infracciones cometidas con vehículos matriculados en el extranjero, en comparación con la hipótesis de referencia.

1.4.4. *Indicadores de rendimiento*

Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

La Comisión realizará un seguimiento de los siguientes indicadores de rendimiento relativos a la ejecución y la eficacia de la aplicación de la iniciativa/intervención (artículo 6 de la propuesta):

— el número total de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial registradas incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva que se detecten automáticamente o en las que no se identifique al responsable *in situ*;

— el número de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial registradas incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva que se cometan con vehículos matriculados en un Estado miembro distinto de aquel en el que se cometió la infracción y que se detecten automáticamente o en las que no se identifique al responsable *in situ*;

— el número de equipos de detección automática fijos o portátiles, como los radares de control de la velocidad;

— el número de sanciones pecuniarias pagadas voluntariamente por no residentes;

— el número de solicitudes transmitidas por vía electrónica en el marco del procedimiento de asistencia mutua (investigación de seguimiento) y el número de solicitudes de este tipo en las que no se facilitó la información;

— el número de solicitudes transmitidas por vía electrónica relativas a la notificación o traslado de documentos y el número de solicitudes de este tipo en las que no fue posible notificar o trasladar los documentos.

1.5. **Justificación de la propuesta/iniciativa**

1.5.1. *Requisito(s) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, en particular un calendario detallado de las fases de aplicación de la iniciativa*

No se establecen requisitos específicos que deban cumplirse a corto o largo plazo. No obstante, se espera que, a corto plazo, la iniciativa reduzca significativamente la impunidad de los infractores no residentes, tomando como base la Directiva actual, que contribuyó considerablemente a acabar con el anonimato en este contexto. A largo plazo, se prevé una reducción más significativa de los accidentes de tráfico con víctimas mortales y heridos graves en los que están implicados conductores no residentes.

- 1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

El valor añadido de la UE de la iniciativa es similar al que aporta la Directiva actual. Los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes (como el Acuerdo de ejecución transfronteriza del Foro de Salzburgo) no podrían lograr el mismo nivel de eficacia que la Directiva en lo que se refiere a acabar con la impunidad de los infractores no residentes y a garantizar la igualdad de trato de todos los usuarios de la vía pública. La evaluación de la Directiva ha puesto de manifiesto que, si los Estados miembros quisieran alcanzar los mismos resultados mediante la celebración de acuerdos bilaterales, tendrían que firmarse cientos de ellos, lo que generaría una enorme complejidad, posibles incoherencias y, en última instancia, costes significativos para las administraciones nacionales. Por lo tanto, el valor añadido de la acción de la UE también puede considerarse desde el punto de vista de la eficiencia, teniendo en cuenta que un marco único aporta una mayor eficiencia.

Las deficiencias de la Directiva actual, en particular su falta de eficacia, solo pueden abordarse a través de una acción a escala de la UE. Solo un instrumento de la UE puede lograr una aplicación transfronteriza coherente y eficaz de las normas de tráfico en materia de seguridad vial en toda la UE.

- 1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

La evaluación de la Directiva actual concluyó que tuvo un impacto positivo a la hora de acabar con el anonimato de los responsables de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial en el extranjero, ya que a lo largo del tiempo ha ido creciendo el número de investigaciones relacionadas con infracciones de tráfico en materia de seguridad vial cometidas por no residentes. Sin embargo, las medidas de la Directiva actual no eran las adecuadas para acabar con su impunidad. En 2015, alrededor del 50 % de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial cometidas por no residentes detectadas no se investigaron, y alrededor del 50 % de las sanciones pecuniarias correspondientes a las infracciones investigadas no se llegaron a ejecutar. Casi ninguna de las infracciones en las que los infractores se negaron a pagar sanciones pecuniarias se llegó a ejecutar, es decir, que las sanciones ejecutadas con éxito se debieron esencialmente a pagos voluntarios.

La principal explicación a este fenómeno son las dificultades que lastran la cooperación entre los Estados miembros en la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y la ejecución de sanciones tras el intercambio de datos de matriculación de vehículos, especialmente cuando se aplican distintos regímenes de responsabilidad jurídica. No obstante, esta cooperación resultó fructífera entre los Estados miembros que celebraron acuerdos bilaterales o multilaterales que complementaban el Derecho de la UE.

- 1.5.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

La revisión propuesta de la Directiva CBE es coherente con otros actos legislativos de la UE en materia de seguridad vial. La propuesta hace referencia a la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los

vehículos, en lo que se refiere a la clasificación de los elementos de los datos de matriculación de los vehículos; amplía el ámbito de aplicación de la Directiva CBE a la infracción relacionada con el uso de un vehículo sobrecargado, por lo que está estrechamente vinculada a la aplicación de la Directiva 96/53/CE del Consejo, relativa a los pesos y dimensiones máximos autorizados para determinados vehículos; y complementa la Directiva sobre el permiso de conducción, ya que permite usar datos personales contenidos en los registros de permisos de conducción para la investigación transfronteriza de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, informar a los infractores de las sanciones aplicadas que afecten a su derecho a conducir e identificar a la persona responsable de las infracciones en materia de seguridad vial. La propuesta también es coherente con un conjunto más amplio de instrumentos jurídicos e iniciativas en curso a escala de la Unión, en particular en el ámbito de la cooperación policial y judicial, que deben tenerse en cuenta en el marco de la presente iniciativa, como los procedimientos de investigación transfronteriza existentes en virtud del Convenio relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea, la orden europea de investigación y las Decisiones Prüm, estas últimas actualmente en proceso de revisión.

Para garantizar un enfoque coherente en cuanto a la aplicación transfronteriza de las normas de tráfico en materia de seguridad vial, se establece un paquete de negociación que consta de tres iniciativas: además de la presente propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva CBE, también contiene una propuesta de nueva Directiva sobre el permiso de conducción (para sustituir a la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción) y una propuesta de nueva Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el efecto a escala de la Unión de determinados casos de privación del derecho a conducir.

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación

Los costes únicos para 2025 y los costes de ajuste corrientes de la Comisión hasta 2050 están principalmente relacionados con la creación del sistema informático para apoyar las interacciones entre las autoridades u organismos gubernamentales y las personas físicas y jurídicas en los procedimientos administrativos y penales transfronterizos. La funcionalidad de información del portal digital específico se basará en el portal existente gestionado por la Comisión («Viajar al extranjero»), y la actualización de este sistema supondría dar el mejor uso posible a la actual organización y a los recursos invertidos hasta el momento. La creación del sistema informático no requiere recursos humanos adicionales.

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

duración limitada

- en vigor desde [el] [DD.MM]AAAA hasta [el] [DD.MM]AAAA
- incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

duración ilimitada

- Ejecución con una fase de puesta en marcha desde 2025 hasta 2027,
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)⁷⁴

Gestión directa a cargo de la Comisión

- por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
 - organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);
 - el Banco Europeo de Inversiones y el Fondo Europeo de Inversiones;
 - los organismos a que se refieren los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
 - organismos de Derecho público;
 - organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
 - organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
 - organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la política exterior y de seguridad común (PESC), de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea (TUE), y que estén identificadas en el acto de base pertinente.
- *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

La aplicación de la propuesta requiere la creación y el mantenimiento de un nuevo sistema informático. Dicho sistema debe conectar las redes de sistemas informáticos nacionales y puntos de acceso interoperables existentes, operar bajo la responsabilidad y la gestión individuales de cada Estado miembro y permitir un intercambio transfronterizo de información seguro y fiable sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. La Comisión especificará soluciones

⁷⁴ Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio web BUDGpedia:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

informáticas adecuadas en los actos de ejecución, en particular por lo que respecta al diseño o la arquitectura y a las especificaciones técnicas para un portal digital específico y los sistemas electrónicos (plataformas de interfaz) que los Estados miembros pueden escoger utilizar para la interconexión de los sistemas nacionales y el intercambio de información. Se espera que los costes de ajuste para la Comisión consten de tres elementos principales (calculados en valor actual neto), a saber:

— los costes de ajuste no recurrentes (únicos) ocasionados por el intercambio de información entre los Estados miembros en 2025 en relación con la verificación de la carta de información y los documentos de seguimiento a través del portal digital específico, estimados en 405 000 EUR;

— en 2025, se prevén unos costes de ajuste no recurrentes (únicos) de 70 000 EUR, correspondientes a la creación del portal digital específico;

— los costes de ajuste recurrentes (desarrollo, mantenimiento y soporte del portal digital específico) se estiman en aproximadamente 50 000 EUR anuales destinados a un intercambio de información más interactivo entre las autoridades de los Estados miembros encargadas de la aplicación y los ciudadanos y usuarios de la vía pública, no solo en relación con las normas de tráfico aplicables en materia de seguridad vial en vigor (disponibles actualmente en el sitio web de la Comisión «Viajar al extranjero»), sino también con los regímenes de sanciones aplicables y los procedimientos de recurso.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

Las tareas ejecutadas directamente por la DG MOVE seguirán el ciclo anual de planificación y seguimiento, tal como se lleva a cabo en la Comisión y en las agencias ejecutivas, incluida la notificación de los resultados a través del informe anual de actividades de la DG MOVE.

La Comisión supervisará la ejecución y la eficacia de la aplicación de la iniciativa/intervención, para lo cual se le informará sobre indicadores específicos (artículo 6 de la propuesta), entre los que se incluyen, por ejemplo, el número de solicitudes automáticas salientes y entrantes efectuadas por el Estado miembro en el que se cometió la infracción y dirigidas al Estado miembro de matriculación del vehículo, el número de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial registradas que se detecten automáticamente o en las que no se identifique al responsable *in situ* y que se cometan con vehículos matriculados en el extranjero, el número de equipos automáticos de control (por ejemplo, radares de control de la velocidad) o las sanciones pecuniarias pagadas voluntariamente por no residentes.

El nuevo período de presentación de informes de los Estados miembros se amplía de dos a cuatro años para adaptarlo al calendario de evaluación de la Comisión y reducir la carga administrativa para las autoridades nacionales. Las plataformas informáticas tienen por objeto facilitar la compilación automática de datos a través de funciones específicas de notificación.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. *Justificación del modo o los modos de gestión, el mecanismo o los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos*

La unidad de la DG MOVE responsable del ámbito político gestionará la aplicación de la Directiva, en cooperación con otras unidades y direcciones generales pertinentes.

Los gastos se ejecutarán en régimen de gestión directa, en plena aplicación de las disposiciones del Reglamento Financiero. La estrategia de control de la contratación pública y las subvenciones en la DG MOVE incluye controles jurídicos, operativos y financieros *ex ante* específicos de los procedimientos (incluida, en el caso de los procedimientos de contratación pública, una revisión por parte del comité consultivo de contratación pública y contratos), así como de la firma de contratos y acuerdos. Además, los gastos efectuados para la adquisición de bienes y servicios están sujetos a controles *ex ante* y, en caso necesario, *ex post* y financieros.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o los sistemas de control interno establecidos para mitigarlos*

Riesgo muy bajo. El portal digital específico se basará en el sitio web existente «Viajar al extranjero» (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_es.htm) y se mejorará para ofrecer mayor interactividad y funcionalidades adicionales. Los riesgos detectados están relacionados con el uso de procedimientos de contratación

pública: retraso, disponibilidad de datos, información oportuna al mercado, etc. Estos riesgos están cubiertos por el Reglamento Financiero y se ven atenuados por el conjunto de controles internos desplegados por la DG MOVE para la contratación pública de este valor.

2.2.3. *Estimación y justificación de la rentabilidad de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

El aumento presupuestario solicitado corresponde a la creación y el mantenimiento del sistema informático. Por lo que respecta a las actividades de control relacionadas con los sistemas informáticos desarrollados o gestionados por la Dirección General responsable de la propuesta, el Comité Directivo de Tecnologías de la Información supervisa periódicamente las bases de datos de la Dirección General y los progresos realizados, teniendo en cuenta el objetivo de simplificación y rentabilidad de los recursos informáticos de la Comisión.

La DG MOVE informa cada año, en su informe anual de actividades, sobre el coste del control de sus actividades. El perfil de riesgo y el coste de los controles de las actividades de contratación pública se ajustan a los requisitos.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

Se aplicarían las medidas habituales de prevención y protección de la Comisión, concretamente:

— Los pagos por cualquier servicio son comprobados por el personal de la Comisión antes del pago, teniendo en cuenta las obligaciones contractuales, los principios económicos y las buenas prácticas financieras o de gestión; se incluirán disposiciones antifraude (supervisión, requisitos de notificación, etc.) en todos los acuerdos y contratos celebrados entre la Comisión y los beneficiarios de cualquier pago.

— Para luchar contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras prácticas contrarias a Derecho, se aplicarán sin restricciones las disposiciones del Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999 relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF).

La DG MOVE adoptó una estrategia de lucha contra el fraude (ELF) revisada en 2020. La ELF de la DG MOVE se basa en la estrategia de lucha contra el fraude de la Comisión y en una evaluación de riesgos específicos realizada internamente para identificar los ámbitos más vulnerables al fraude, los controles ya existentes y las acciones necesarias para mejorar la capacidad de la DG MOVE para prevenir, detectar y corregir el fraude.

Las disposiciones contractuales aplicables a la contratación pública garantizan que los servicios de la Comisión, incluida la OLAF, puedan llevar a cabo auditorías y controles sobre el terreno utilizando las disposiciones estándar recomendadas por la OLAF.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND ⁷⁵	de países de la AELC ⁷⁶	de países candidatos y candidatos potenciales ⁷⁷	de otros terceros países	otros ingresos afectados
01	02 20 04 01	CD	NO	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

⁷⁵ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁷⁶ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁷⁷ Países candidatos y, cuando corresponda, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación: no serán necesarios créditos adicionales; los importes necesarios para financiar el proyecto se reasignarán mediante los créditos ya programados en la programación financiera oficial con cargo a las partidas presupuestarias específicas.

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	01	Mercado único, innovación y economía digital
--	----	--

DG: MOVE			Año 2025 ⁷⁸	Año 2026	Año 2027	Año 2028	Año 2029+	TOTAL (2025 – 2050)
• Créditos de operaciones								
Línea presupuestaria ⁷⁹ 02 20 04 01	Compromisos	1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagos	2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Línea presupuestaria	Compromisos	1b)						
	Pagos	2b)						
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ⁸⁰								
Línea presupuestaria		(3)						

⁷⁸ El año 2025 es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

⁷⁹ Según la nomenclatura presupuestaria oficial.

⁸⁰ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta e investigación directa.

TOTAL de créditos para la DG MOVE	Compromisos	= 1a + 1b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagos	= 2a + 2b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• TOTAL de créditos de operaciones	Compromisos	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagos	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)						0,051
TOTAL de créditos correspondientes a la RÚBRICA 1 del marco financiero plurianual	Compromisos	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagos	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una línea operativa, repetir la sección anterior:

TOTAL de los créditos de operaciones (todas las líneas operativas)	Compromisos	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagos	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las líneas operativas)		(6)						
TOTAL de créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagos	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

Esta sección debe rellenarse mediante «los datos presupuestarios de carácter administrativo» introducidos primeramente en el [anexo de la Ficha de Financiación Legislativa](#) (anexo 5 de la Decisión de la Comisión sobre las normas internas de ejecución de la sección de la Comisión del presupuesto general de la Unión Europea), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028	Año 2029+	TOTAL 2025- - 2050
DG: <.....>							
• Recursos humanos							
• Otros gastos administrativos							
TOTAL para la DG <.....>	Créditos						

TOTAL de créditos correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los créditos de compromiso = Total de los créditos de pago)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028	Año 2029+	TOTAL 2025-- 2050
TOTAL de créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Compromisos	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagos	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓			Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)										TOTAL			
	RESULTADOS																			
	Tipo ⁸¹	Coste medio	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁸² ...																				
— Resultado																				
— Resultado																				
— Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 1																				
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2...																				
— Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 2																				
TOTALES																				

⁸¹ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, kilómetros de carreteras construidos, etc.).

⁸² Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N ⁸³	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL
--	---------------------	---------	---------	---------	---	-------

RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
Subtotal de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

Al margen de la RÚBRICA 7⁸⁴ del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo								
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

⁸³ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación previsto (por ejemplo: 2021). Lo mismo para los años siguientes.

⁸⁴ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta e investigación directa.

3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)							
20 01 02 01 (Sedes y Oficinas de Representación de la Comisión)							
20 01 02 03 (Delegaciones)							
01 01 01 01 (Investigación indirecta)							
01 01 01 11 (Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)⁸⁵							
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la dotación global)							
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	— en la sede						
	— en las delegaciones						
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)							
01 01 01 12 (AC, ENCS, INT - investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
TOTAL							

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

⁸⁵ AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en delegación.

⁸⁶ Subtecho para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad mediante una reasignación dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

Los importes necesarios para financiar el proyecto se reasignarán con cargo a la línea presupuestaria 02.200401.

- requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se define en el Reglamento del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos propuestos que van a usarse.

- requiere una revisión del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.5. *Contribución de terceros*

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año N ⁸⁷	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

⁸⁷ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación previsto (por ejemplo: 2021). Lo mismo para los años siguientes.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en otros ingresos
 - indíquese si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁸⁸						
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Artículo								

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula que se utiliza para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

⁸⁸ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar, etc.), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.