

Bruselas, 12 de mayo de 2023
(OR. en)

8929/23

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

**TRANS 171
JAI 535
DAPIX 4
ENFOPOL 211
CODEC 765**

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
N.º doc. prec.:	7444/1/23 REV 1
N.º doc. Ción.:	6792/23
Asunto:	Preparación de la sesión del Consejo (<u>Transporte</u> , Telecomunicaciones y Energía) del 1 de junio de 2023 Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial – Informe de situación

I. INTRODUCCIÓN

El 1 de marzo de 2023, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de referencia como parte del paquete de seguridad vial.

Los objetivos de la propuesta de la Comisión son: a) mejorar el cumplimiento por parte de los conductores no residentes de normas de tráfico adicionales en materia de seguridad vial, b) racionalizar los procedimientos de asistencia mutua entre los Estados miembros en el marco de la investigación transfronteriza de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y c) reforzar la protección de los derechos fundamentales de los infractores no residentes. La propuesta modifica la Directiva por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial [Directiva (UE) 2015/413, «Directiva CBE»].

II. TRABAJO EN OTRAS INSTITUCIONES

El Parlamento Europeo designó comisión competente para esta propuesta a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) y nombró ponente a D. Kosma ZLOTOWSKI (CRE, PL).

El Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen sobre la propuesta durante su 578.º pleno, el 27 de abril de 2023.

III. TRABAJO EN EL CONSEJO Y SUS ÓRGANOS PREPARATORIOS

El Grupo «Transportes Terrestres» inició sus trabajos el 2 de marzo de 2023 con una presentación general de la propuesta. El 8 de marzo de 2023, estudió la evaluación de impacto. El 15 de marzo, el 5 de abril, el 19 de abril y el 3 de mayo de 2023, el Grupo prosiguió con el estudio detallado de la propuesta.

IV. TRABAJO ENCAMINADO A UN TEXTO TRANSACCIONAL

La Presidencia presentó un primer documento oficioso (WK 4408/23) para orientar el debate de la propuesta en la reunión del Grupo del 5 de abril de 2023. El 14 de abril, presentó una primera propuesta transaccional (ST 7444/23), que se estudió en el Grupo el 19 de abril. A partir de los comentarios realizados al primer texto transaccional, la Presidencia elaboró otro texto transaccional (ST 7444/1/23 REV 1), que se debatió el 3 de mayo.

V. CONCLUSIONES

A partir de los trabajos realizados hasta el momento, la Presidencia extrae las siguientes conclusiones:

1. La mayoría de los Estados miembros considera que el ámbito de aplicación de la Directiva puede ampliarse a otras infracciones de tráfico. Sin embargo, es preciso seguir trabajando para delimitar esa ampliación, en particular a fin de incluir las zonas de acceso regulado para vehículos. También será importante asegurar el acceso de las autoridades competentes a los datos de matriculación de vehículos de un modo que garantice la protección de los datos y, en especial, que ofrezca garantías adicionales en caso de intervención de empresas privadas en el uso y el tratamiento de los datos personales obtenidos por las autoridades competentes. La mayoría de los Estados miembros se muestran reacios a incluir infracciones de tráfico que no estén relacionadas con la seguridad vial o las zonas de acceso regulado para vehículos.

2. Los siguientes temas merecen una atención especial:

- Conviene señalar que el procedimiento de asistencia mutua para la identificación de la persona responsable reviste especial importancia para los Estados miembros en los que rige un régimen de responsabilidad objetiva, donde solo se pueden exigir responsabilidades a un conductor por las infracciones de tráfico cometidas con un vehículo matriculado en la Unión. Por otra parte, es preciso seguir estudiando cómo contener dentro de unos límites la carga de trabajo administrativo, ya que algunos Estados miembros han manifestado su preocupación por la carga de trabajo que podría suponer el ayudar a otros Estados miembros a identificar al conductor.
- Por lo que se refiere a la información que debe facilitarse al conductor al que se controle *in situ* en un control en carretera, será importante distinguir entre el contenido de la información que debe facilitarse y la forma en que esta se transmite en cada caso concreto. La información debería diferenciarse en función del régimen de responsabilidad aplicable, de la forma en que se detecte la infracción (automáticamente o no) y de la posibilidad o imposibilidad de realizar el pago *in situ*.
- Una vez que la información sobre la infracción haya sido transmitida al presunto responsable, este podría tener que ponerse en contacto con la autoridad competente, lo que puede conllevar un intercambio de documentos de seguimiento. En su propuesta, la Comisión prevé que dicho intercambio se haga en la lengua del documento de matriculación del vehículo del presunto responsable o en cualquier otra lengua oficial de la Unión que este elija. Los Estados miembros reconocen que, para garantizar un alto nivel de protección de los derechos fundamentales, podría ser útil comunicarse en la lengua elegida por el presunto responsable, pero siguen cuestionando la carga de trabajo administrativo y los costes que todo ello podría acarrear.

3. Será necesario seguir trabajando sobre los aspectos técnicos y conceptuales del texto transaccional de la Presidencia a fin de establecer una posición que pueda ser apoyada por los Estados miembros.

En vista de lo anterior, se invita al Comité de Representantes Permanentes y al Consejo a que tomen nota del presente informe de situación sobre los trabajos relativos a la propuesta de revisión de la Directiva CBE.