COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 19.3.2008
COM(2008) 151 final

2008/0062 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial

(presentada por la Comisión)

{SEC(2008) 350}
{SEC(2008) 351}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Motivación y objetivos de la propuesta**

Desde el año 2001, el objetivo de la política comunitaria de seguridad vial ha sido reducir a la mitad, de aquí a 2010, el número de víctimas mortales de la carretera. En 2001, 54.000 personas perdieron la vida en las carreteras de los 27 Estados miembros de la Unión Europea y desde entonces se han adoptado muchas medidas para alcanzar el objetivo de una reducción del 50 %. En 2007, por primera vez desde 2001, la UE no registró mejora alguna en la reducción de estas muertes. Esa reducción anual fue del 6 % en 2004, el 5 % en 2006 y el 0 % en 2007. En 2007, el número de muertes ascendía aún a 43 000, lo que equivale al número de víctimas registradas si se estrellaran cada semana cinco aviones de tamaño medio en la UE. En el período 2001-2007, el número de víctimas mortales se redujo un 20 %, cuando habría sido necesaria una reducción del 37 % para alcanzar el objetivo de reducir ese número a la mitad. Dado que la aplicación de la normativa ha resultado ser un instrumento eficaz en este sentido, la Comisión adoptó, como parte de su Programa de Trabajo para 2007, una propuesta de Directiva en este ámbito.

En la actualidad, muchas infracciones de tráfico no se sancionan si se cometen con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que se ha cometido la infracción. El problema es especialmente grave si se trata de infracciones registradas automáticamente por medio de cámaras, sin contacto directo entre el conductor y la policía. La aceptación pública de esa aplicación de la normativa es fundamental en los esfuerzos actuales por reducir el número de víctimas y el hecho de que los conductores no residentes puedan eludirla podría socavar dicha aceptación.

La cuota de no residentes en el tráfico vial representa un 5 % aproximadamente en los países en que se dispone de ese dato[1]. La cuota de conductores no residentes en lo que se refiere al exceso de velocidad oscila entre 2,5 % y 30 %[2]. Parece desprenderse de estas cifras que la proporción de conductores no residentes implicados en infracciones por exceso de velocidad es superior a la de conductores residentes[3].

---

1 Fuente: Eurostat. Ese 5 % se basa en las pruebas de un grupo de países determinado. Lo cual significa que, de los vehículos/km registrados en las carreteras, un 5 % aproximadamente corresponde a vehículos matriculados en otro país. Los resultados son los siguientes: 5,5 % en Francia (30 000 millones de vehículos/km), 3,9 % en Alemania, 4,1 % en los Países Bajos y 3,9 % en el Reino Unido.

2 2,5 % en Dinamarca, 4 % en Finlandia, 6 % en los Países Bajos, 8 % en Cataluña (España), 14 % en Bélgica, 15 % en Francia y 30 % en Luxemburgo.

3 En Francia, su cuota en el tráfico es del 5,5 %, pero su cuota de infracciones asciende al 15 %. Los datos correspondientes a los Países Bajos son los siguientes: un 4,1 % del tráfico y un 6 % de las infracciones (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Países Bajos).

Los Estados miembros han celebrado varios acuerdos bilaterales, pero su aplicación resulta difícil. Además, la falta de aplicación transfronteriza de sanciones en toda la UE no sólo da lugar a la impunidad de los infractores no residentes que no están sujetos a ningún acuerdo bilateral, sino que supone asimismo una discriminación frente a los infractores residentes.

El objetivo de la presente propuesta es facilitar la aplicación de sanciones a conductores que cometen una infracción en un Estado miembro distinto del Estado en el que está matriculado su vehículo. El régimen está dirigido a garantizar que la aplicación de la normativa en esos casos con independencia del lugar de la Unión Europea en que se haya cometido y del lugar de matriculación del vehículo que la haya cometido.

Las infracciones que abarca la propuesta son el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol (en lo sucesivo denominada «conducción en estado de embriaguez»), el no hacer uso del cinturón de seguridad y el no respetar un semáforo en rojo. Estas son las infracciones de tráfico que provocan el mayor número de accidentes y muertes en las carreteras.

El objetivo de la propuesta es crear una red electrónica comunitaria de intercambio de datos para identificar al propietario del vehículo, de tal modo que las autoridades de un Estado miembro en el que se ha cometido una infracción puedan enviar una notificación al propietario del vehículo implicado.

Dicho sistema es especialmente valioso en el caso de las infracciones de tráfico detectadas por medio de mecanismos automáticos que no permiten determinar de inmediato la identidad del infractor, como el exceso de velocidad o el no respetar un semáforo en rojo. También resulta útil para poder sancionar las infracciones cuando es necesario comprobar los detalles de la matrícula del vehículo, en caso de que el vehículo haya sido detenido. Así sucede, en particular, en caso de conducción en estado de embriaguez.

La propuesta no se refiere a una armonización de las normas viales, ni de las sanciones para las infracciones de tráfico, ya que es más adecuado dejar estos asuntos en manos de los Estados miembros. Sólo incluye disposiciones de índole meramente administrativa a fin de establecer un sistema efectivo y eficaz de aplicación transfronteriza de las normas para las principales infracciones de tráfico. No interfiere con la calificación (administrativa o penal) que hacen los Estados miembros de dichas infracciones. Tampoco se inmiscuye en las leyes de los Estados miembros en lo que se refiere a las responsabilidades correspondientes.

El texto se aplica sin establecer distinciones entre las infracciones por su calificación jurídica (penal o administrativa), ya que ésta varía en los distintos Estados miembros. Puede aplicarse fácilmente, cualquiera que sea dicha calificación.

Teniendo presentes todas estas limitaciones, la propuesta tiene plenamente en cuenta el principio de subsidiariedad.

El sistema propuesto se ajusta a la forma tradicional de tratar las infracciones transfronterizas: son perseguidas por el Estado miembro en que se ha cometido la infracción. Su valor añadido radica en la introducción de un mecanismo, inexistente hasta la fecha, con el que las autoridades competentes podrán identificar y perseguir a los infractores extranjeros.

La propuesta no interfiere con la aplicación de la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias (tercer pilar). La Directiva propuesta se aplica a las fases previas a la imposición de una sanción firme, mientras que la Decisión marco se empieza a aplicar si el infractor no ha abonado la multa y una resolución firme lo obliga a hacerlo.

- **Contexto general**

Los avances en la reducción del número de muertes han disminuido en el período 2001-2007. En 2007 no se registró avance alguno; el porcentaje de reducción de víctimas mortales fue del 0 % en la UE.

Los datos disponibles indican que las causas principales de los accidentes mortales son el exceso de velocidad, la conducción en estado de embriaguez y no hacer uso del cinturón de seguridad. Así era ya en 1999 y no se ha producido ningún cambio.

De acuerdo con la evaluación de impacto realizada en 2007, que incluye estimaciones para el año 2004, un 30 % de las muertes en carretera se debía al exceso de velocidad, un 25 % a la conducción en estado de embriaguez, un 17 % a no hacer uso de los cinturones de seguridad y un 4 % aproximadamente a no respetar un semáforo en rojo. Dicho de otro modo, casi un 75% de todas las muertes en carretera se deben a una (o varias) de estas cuatro infracciones de tráfico.

El 21 de octubre de 2003, la Comisión adoptó una Recomendación sobre la aplicación de las normas de seguridad vial (2004/345/CE), que incluye las mejores prácticas en materia de aplicación de las normas a estas tres infracciones principales. Parece desprenderse de la tendencia hasta la fecha en materia de muertes en la carretera que dicha Recomendación, que es un instrumento no vinculante, no resulta suficiente para alcanzar el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales.

Si no se adoptan medidas, es muy probable que no se alcance el objetivo.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

La Recomendación de 21 de octubre de 2003 sobre la aplicación de las normas de seguridad vial en materia de exceso de velocidad, conducción en estado de embriaguez y uso de los cinturones de seguridad se centra en las mejores prácticas al respecto y no trata tanto de la aplicación transfronteriza de la normativa. La propuesta actual se centra en el aspecto transfronterizo; no se refiere a prácticas de aplicación como tales. La principal similitud es que ambos actos se refieren, en la práctica, a la aplicación de las mismas infracciones de tráfico.

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

La acción propuesta se ajusta a lo dispuesto en las políticas comunitarias sobre salud humana y medio ambiente. Asimismo, complementará la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias, que establece un mecanismo de reconocimiento transfronterizo y la ejecución de resoluciones firmes en materia de sanciones pecuniarias, entre las que se incluyen las infracciones de tráfico.

2) CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consulta de las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

Se consultó a las partes interesadas desde las fases preliminares del proyecto. En 2004, en el contexto del proyecto SARTRE 3 (*«Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe»*), se pidió la opinión de 24 000 ciudadanos comunitarios sobre la aplicación de la normativa en materia de seguridad vial.

El 20 de julio de 2006 se celebró una reunión con el grupo de expertos creado a raíz de la Recomendación de 21 de octubre de 2003 sobre la aplicación de las normas de seguridad vial para debatir los objetivos y el alcance de la acción reguladora a escala comunitaria.

Además, se organizaron varias reuniones bilaterales con algunas partes interesadas, en particular los Estados miembros y las autoridades competentes.

Se celebró una consulta pública, por medio de «Europa», el sitio web de la Comisión, del 6 de noviembre de 2006 al 19 de enero de 2007, con arreglo a las normas aplicables de la Comisión. Se recibió un total de 54 observaciones de varias partes interesadas. Todas ellas se publicaron en la página sobre seguridad vial del portal «Europa» de la Comisión.

Se celebró una reunión con las partes interesadas el 27 de febrero de 2007, a la que fueron invitados todos los autores de observaciones y todos los Estados miembros.

La Comisión elaboró un cuestionario para las policías europeas de tráfico a fin de recopilar información sobre la aplicación de la legislación vial en Europa. 21 países contestaron al cuestionario y las respuestas se utilizaron como base para un debate de expertos al que fueron invitadas las policías de tráfico para dar su opinión con vistas a una actuación comunitaria.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

Todos los participantes coincidieron en la definición del problema y la acción que conviene aplicar a escala comunitaria: aumentar la seguridad vial mediante una aplicación más eficaz de la normativa, tanto desde el punto de vista sustancial como de procedimiento. Ahora bien, se registraron discrepancias en lo que se refiere al marco jurídico adecuado. Esas observaciones se han tenido en cuenta.

Entre el 6 de noviembre de 2006 y el 19 de enero de 2007 se llevó a cabo una consulta abierta en Internet. La Comisión recibió 54 respuestas. Los resultados pueden consultarse en http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

Seguridad vial y aplicación de la normativa correspondiente.

Metodología utilizada

Reuniones con expertos de los Estados miembros; consulta y reuniones con las partes interesadas; varios proyectos de investigación; otros proyectos y estudios.

Principales organizaciones y expertos consultados

Funcionarios encargados de la política de transporte, agentes de los Estados miembros responsables de la aplicación de la normativa vial, TISPOL (red europea de policías de tráfico) y el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte.

Resumen del asesoramiento recibido y utilizado

No se ha mencionado la existencia de riesgos potencialmente graves con consecuencias irreversibles.

Hubo unanimidad en que, salvo que se produjera un nuevo impulso mediante una mejor aplicación de la normativa vial, no sería posible reducir el número inaceptable de muertes en la carretera con arreglo al objetivo respaldado por todas las instituciones comunitarias. En cambio, no hubo acuerdo sobre los medios jurídicos adecuados para perseguir este objetivo.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

Las reacciones de las partes interesadas al documento de consulta se publicaron en el sitio web de la Comisión:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto contempla cinco opciones. Todas se refieren tanto a la aplicación transfronteriza de la normativa como a buenas prácticas de aplicación que se deben imponer en los Estados miembros.

La primera opción consiste en mantener sin cambios la situación actual.

En la segunda opción, se persigue a los infractores no residentes cuando vuelven al país en que se cometió la infracción, sobre la base de la cooperación con el país de residencia. Esta opción incluye medidas no reguladoras que pueden adoptarse sin necesidad de modificar la legislación vigente o de adoptar legislación nueva a escala comunitaria. La Recomendación de la Comisión sobre la aplicación de las normas de seguridad vial (2004/345/CE) anima a los Estados miembros a cumplir las mejores prácticas en este sentido. Se mejoran las normas nacionales sobre aplicación transfronteriza de la normativa.

Las opciones tercera y cuarta también incluyen medidas no reguladoras en lo que se refiere a la aplicación de la normativa, con arreglo a la Recomendación de la Comisión mencionada. En materia de aplicación transfronteriza, la opción 3 consiste en la creación de una red comunitaria de intercambio de datos electrónicos para identificar al propietario del vehículo; la opción 4 se basa en el reconocimiento mutuo de pruebas y en la transmisión de los datos pertinentes a las autoridades del Estado en que está matriculado el vehículo, para que éstas se encarguen de la sanción de las infracciones y de la imposición de las sanciones correspondientes.

La quinta opción también se basa en la transmisión de pruebas al Estado de residencia para la aplicación transfronteriza de la normativa. Difiere de las opciones 2, 3 y 4 en que incluye medidas reguladoras para que todos los Estados miembros apliquen esas buenas prácticas. Esta opción también incluye medidas sobre normalización de los mecanismos de control.

La última opción aporta más beneficios sociales, económicos y ambientales que las demás (sociales: menos muertos y heridos en carretera; económicos: ventajas económicas considerables por el número menor de accidentes y, por ende, de daños materiales y personales, así como por los ingresos de las sanciones pecuniarias; medioambiental: por la menor velocidad, que provoca menos contaminación y un consumo reducido de combustible).

Sin embargo, en la fase actual de desarrollo de la legislación comunitaria, no puede contemplarse la opción 5 porque, en cuanto al fondo, es contraria al principio de subsidiariedad y, en materia de procedimiento, se solapa con la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias. Por consiguiente, la acción propuesta se basa en la opción 3. El objetivo es crear un sistema de intercambio de datos pertinentes entre Estados miembros para facilitar la imposición de sanciones a determinadas infracciones de tráfico cometidas en un Estado miembro con un vehículo matriculado en otro Estado miembro. Se trata de abarcar desde el momento en que se registra la infracción hasta el envío de la notificación correspondiente al titular del permiso de circulación del vehículo. No se tratarán los casos en que el destinatario se niega a pagar y se le condena a hacerlo mediante una resolución firme, ya que la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo, mencionada anteriormente, prevé el reconocimiento mutuo y la ejecución de ese tipo de resoluciones firmes.

La Comisión procedió a una evaluación del impacto tal como se indicaba en el programa de trabajo; el informe correspondiente a la evaluación de impacto puede consultarse con la referencia SEC(2007) … .

3) ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- **Resumen de la acción propuesta**

La propuesta introduce los mecanismos técnicos y los instrumentos jurídicos necesarios para realizar la aplicación transfronteriza de la normativa en lo que se refiere a las infracciones de tráfico que ponen en peligro la seguridad vial.

En el procedimiento propuesto, el intercambio de datos entre Estados miembros comienza cuando se ha cometido una infracción en un Estado miembro con un vehículo matriculado en otro Estado miembro. El Estado miembro en el que se ha cometido la infracción envía el número de matrícula del vehículo y otros datos pertinentes al otro Estado miembro o al Estado de residencia si éste puede determinarse y solicita información sobre el propietario del vehículo. El intercambio de datos entre Estados miembros se hará por medio de una red electrónica. Cuando el Estado en el que se haya cometido la infracción reciba la información solicitada, enviará una notificación de la infracción al propietario del vehículo por medio del impreso normalizado que figura en el anexo.

Ese documento incluirá la información necesaria para el pago del importe adeudado, así como sobre las posibilidades de reclamación y recurso. En última instancia, caso de no pagar el infractor, podrá aplicarse la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias. La propuesta abarca las infracciones de conducir con exceso de velocidad, no hacer uso de los cinturones de seguridad y no respetar un semáforo en rojo.

Por último, la Comisión estará asistida por un Comité para la Aplicación de la Normativa sobre Seguridad Vial, que se encargará de elaborar normas comunes para el intercambio de datos por medios electrónicos. Este Comité también se encargará de posibles adaptaciones del modelo de notificación de infracción.

- **Base jurídica**

La base jurídica para adoptar medidas a escala comunitaria en el ámbito de la seguridad vial es el artículo 71, apartado 1, del Tratado CE, que estipula que «el Consejo, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 251 (…) establecerá (…) medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes».

- **Principio de subsidiariedad**

El principio de subsidiariedad se aplica en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos siguientes.

Se observa que, pese a la Recomendación de la Comisión sobre las mejores prácticas para la aplicación de las normas de seguridad vial (octubre de 2003), los Estados miembros de la UE no conseguirán alcanzar el objetivo común de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de la carretera en 2010. En la actualidad, el riesgo de morir en carretera es casi cinco veces mayor en unos Estados miembros que en otros. Los países que recurren a buenas prácticas de aplicación suelen obtener mejores resultados que los demás en materia de seguridad vial.

Los mecanismos automáticos han demostrado ser un elemento importante para mejorar la aplicación de la normativa, por lo que conviene facilitar su funcionamiento. En lo que se refiere al exceso de velocidad, por ejemplo, los países que recurren a muchos mecanismos automáticos de control de la velocidad, como los Países Bajos y el Reino Unido, tienden a registrar un número menor de víctimas mortales (46 y 56 por millón de habitantes, respectivamente), mientras que los países que no tienen o tienen muy pocos mecanismos de este tipo, como Polonia y la República Checa, suelen arrojar índices de mortalidad muy superiores (143 y 126 por millón de habitantes, respectivamente) (datos de 2005). Asimismo, en lo que se refiere a la conducción en estado de embriaguez, los países que realizan muchas pruebas de alcoholemia suelen obtener mejores resultados en materia de seguridad vial que los países que recurren menos a estas pruebas.

Ahora bien, dado que en virtud del principio de subsidiariedad las prácticas de aplicación de la normativa por parte de los Estados miembros en su propio territorio se consideran fundamentalmente de su competencia, la propuesta no pretende imponer requisitos específicos sobre métodos de aplicación en materia de seguridad vial. La propuesta se centra en las condiciones que permitan la aplicación transfronteriza de la normativa, que los Estados miembros no han conseguido alcanzar hasta la fecha por vías unilaterales o bilaterales. Aunque estén incompletos, los datos disponibles indican que se comete un número considerable de infracciones que no dan lugar a sanción, lo que socava la eficacia y la credibilidad de los mecanismos automáticos de control.

Si no se aplican controles automáticos de velocidad ni un procedimiento eficaz de seguimiento, no podrá alcanzarse una aplicación transfronteriza adecuada de la normativa al gran número de infracciones que se cometen por exceso de velocidad. Lo mismo puede decirse en lo que se refiere a las infracciones por conducción en estado de embriaguez si no se practican las pruebas de alcoholemia aleatorias.

Tal como se desprende de la evaluación de impacto, se espera que el cumplimiento de las disposiciones propuestas sobre aplicación transfronteriza de la normativa dé lugar asimismo a la ejecución por los Estados miembros de prácticas eficaces para la persecución en su territorio de infracciones meramente nacionales.

En lo que se refiere a la aplicación transfronteriza de la normativa, las iniciativas bilaterales e intergubernamentales existentes de los Estados miembros no permiten obtener resultados óptimos y dan lugar a una ejecución insuficiente de las normas nacionales, así como a deficiencias administrativas y financieras. Si bien es cierto que algunos de estos acuerdos mejoran la aplicación transfronteriza de la normativa entre los países que los suscriben (en particular los acuerdos entre neerlandeses y alemanes y entre neerlandeses y belgas), otros presentan un valor añadido muy escaso. El resultado es una seguridad vial que deja mucho que desear en todos los Estados miembros y un trato desigual entre infractores no residentes, que no son sancionados, e infractores

residentes, que sí lo son. El objetivo de la propuesta es crear un sistema comunitario de aplicación transfronteriza de la normativa que resuelva los problemas derivados de los acuerdos existentes y evite que se siga desarrollando un mosaico de acuerdos bilaterales o intergubernamentales que requieren tiempo y recursos para lograr, en definitiva, una eficacia menor.

Además, aún hay margen para que mejoren los resultados de la seguridad vial en todos los Estados miembros; de forma drástica en los Estados miembros que en la actualidad presentan malos resultados al respecto, pero también en los Estados miembros que ya presentan buenos resultados. No adoptar las medidas propuestas sería perjudicial para todos los Estados miembros que procuran, en la medida de lo posible, reducir el número de muertos en sus carreteras.

Siempre que todos los Estados miembros se valgan de ellos, los métodos de aplicación eficaces pueden contribuir de forma significativa a reducir a la mitad los accidentes graves de carretera. La evaluación de impacto puso de manifiesto que podrían salvarse hasta 5 000 vidas cada año mediante esos métodos.

La acción comunitaria facilitará la consecución de los objetivos de la propuesta por los motivos que se indican a continuación.

Sólo un instrumento comunitario puede aportar una aplicación coherente, eficaz y transfronteriza, a escala de toda la UE, en materia de infracciones de tráfico, mediante el intercambio de los datos pertinentes por medio de un sistema electrónico.

La propuesta no se refiere a una armonización de las normas viales, ni de las sanciones para las infracciones de tráfico, ya que es más adecuado dejar estos asuntos en manos de los Estados miembros. Sólo incluye disposiciones de índole meramente administrativa a fin de establecer un sistema efectivo y eficaz de aplicación transfronteriza de las normas para las principales infracciones de tráfico. No interfiere con la calificación (administrativa o penal) que hacen los Estados miembros de dichas infracciones. Tampoco se inmiscuye en las leyes de los Estados miembros en lo que se refiere a las responsabilidades correspondientes. Los Estados miembros tienen leyes distintas, por ejemplo en lo que se refiere a la responsabilidad por exceso de velocidad: en algunos Estados miembros es responsable el titular del permiso de circulación del vehículo; en otros, el conductor. Los Estados miembros deberían redoblar esfuerzos para garantizar que los conductores de otros Estados miembros que circulen por su territorio sean conscientes de las principales normas de tráfico vial vigentes, como los límites en materia de velocidad y alcoholemia.

La notificación de la infracción que ha de ser enviada al titular del permiso de circulación del vehículo exige del mismo que facilite detalles sobre el conductor del vehículo en el momento en que se registró la infracción si el titular se niega a pagar la multa. Si de la respuesta del titular del permiso de circulación del vehículo se deduce que la infracción fue cometida por otro conductor, corresponde al Estado en que se ha cometido decidir si persigue o no al conductor.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación.

La Directiva es la forma más sencilla para alcanzar los objetivos de la propuesta.

La propuesta sólo trata de la aplicación de la normativa en materia de infracciones de tráfico, y no de la armonización de las normas de tráfico vial, de los procedimientos judiciales ni de las sanciones, ya que todo ello no es necesario para alcanzar los resultados necesarios. La propuesta no trata de los casos en que el destinatario se ha negado a pagar la sanción pecuniaria pese a haber sido condenado a ello por una resolución firme, ya que la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias prevé ese reconocimiento y la ejecución de tales resoluciones.

Tal como demuestra la evaluación de impacto, la carga financiera y administrativa de esta propuesta es muy limitada. Además, se utilizará y ampliará un sistema comunitario de información, ya existente, para el intercambio de datos con fines de aplicación transfronteriza de la normativa, lo que reducirá también los costes.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumento propuesto: Directiva.

No serían adecuados otros instrumentos por los motivos que se exponen a continuación:

Ha quedado demostrado que la Recomendación de la Comisión vigente no ha sido suficiente para alcanzar el objetivo. Lo mismo puede decirse, con creces, de la corregulación y de la autorregulación. Un Reglamento sería innecesariamente prescriptivo y no siempre sería compatible con los ordenamientos jurídicos nacionales.

4) REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta tiene repercusiones presupuestarias en lo que se refiere a la creación y el funcionamiento del Comité encargado de gestionar la Directiva.

5) INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Simulación, fase piloto y período transitorio**

El sistema de intercambio de datos se desarrollará y probará a más tardar en un plazo de dos años tras la entrada en vigor de la Directiva.

- **Simplificación**

La propuesta supone una simplificación de los procedimientos administrativos de las autoridades públicas (comunitarias o nacionales), por ejemplo mediante la racionalización del intercambio de datos en un protocolo único.

Para un seguimiento eficaz de numerosas infracciones de tráfico, como el exceso de velocidad, es necesario establecer procedimientos simplificados para sancionarlas de forma consecuente. En la actualidad, muchos Estados miembros aún no han establecido ese tipo de procedimientos, o los procedimientos difieren en función de acuerdos bilaterales o multilaterales vigentes. Esos Estados miembros se animarán a instaurar este tipo de procedimientos por el mayor uso que harán de los mecanismos de control automático de la velocidad a raíz de la aplicación de las medidas propuestas.

- **Cuadro de correspondencias**

Se pide a los Estados miembros que comuniquen a la Comisión el texto de las disposiciones nacionales por las que se transpone la Directiva, así como un cuadro de correspondencias entre dichas disposiciones y la Directiva.

- **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a su territorio.

2008/0062 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71, apartado 1, letra c),

Vista la propuesta de la Comisión[4],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[5],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[6],

Previa consulta al Supervisor Europeo de Protección de Datos,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado[7],

Considerando lo siguiente:

(1) La Unión Europea sigue una política de mejora de la seguridad vial para reducir el número de muertos, heridos y daños materiales. La aplicación coherente de las sanciones por las infracciones de tráfico que perjudican de forma considerable a la seguridad vial constituye un instrumento importante para alcanzar ese objetivo.

(2) Sin embargo, las sanciones pecuniarias impuestas a determinadas infracciones de tráfico no suelen ejecutarse si se cometen con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que se ha cometido la infracción, por falta de los mecanismos adecuados.

(3) Para mejorar la seguridad vial en toda la Unión Europea y garantizar el mismo trato a los infractores residentes y no residentes, debe facilitarse la aplicación de la normativa con independencia del Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo con el que se haya cometido la infracción. Para ello, debe instaurarse un sistema de intercambio transfronterizo de datos.

---

4 DO C , , p. .
5 DO C , , p. .
6 DO C , , p. .
7 DO C , , p. .

(4) Dicho sistema es especialmente valioso en el caso de las infracciones de tráfico detectadas por medio de mecanismos automáticos que no permiten determinar de inmediato la identidad del infractor, como el exceso de velocidad o el no respetar un semáforo en rojo. También resulta útil para poder sancionar las infracciones cuando es necesario comprobar los detalles de la matrícula del vehículo, en caso de que el vehículo haya sido detenido. Así sucede, en particular, en caso de conducción en estado de embriaguez.

(5) El sistema debe abarcar las infracciones de tráfico en función de su gravedad para la seguridad vial y siempre que se consideren infracciones de tráfico en las normativas de todos los Estados miembros. Procede, por tanto, tener en cuenta el exceso de velocidad, la conducción en estado de embriaguez, no hacer uso del cinturón de seguridad y no respetar un semáforo en rojo. La Comisión debe seguir controlando la evolución en toda la UE en lo que se refiere a las demás infracciones de tráfico con repercusiones graves para la seguridad vial y, si procede, debe considerar la posibilidad de proponer una revisión de la Directiva para incluirlas en su ámbito de aplicación, como la conducción bajo los efectos de drogas, el uso de teléfonos móviles mientras se conduce y la circulación sin seguro.

(6) Para garantizar la eficacia del sistema de aplicación, éste debe referirse a las fases que van desde la detección de la infracción hasta el envío de la notificación correspondiente, basada en un modelo armonizado, al titular del permiso de circulación del vehículo implicado. Si se ha adoptado una resolución firme, debe aplicarse la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias[8].

(7) Además, debe efectuarse rápidamente, por medios informáticos, el intercambio transfronterizo de datos. Para ello debe crearse una red electrónica comunitaria.

(8) Dado que los datos relacionados con la identidad de un infractor son personales, los Estados miembros han de adoptar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos[9].

(9) Procede adoptar las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión[10].

(10) Conviene, en particular, habilitar a la Comisión para que adopte medidas en lo que se refiere a la adaptación del anexo. Puesto que esas medidas son de alcance general y están diseñadas para modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, deben adoptarse de acuerdo con el procedimiento de reglamentación con control que se establece en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.

---

8 DO L 76 de 22.3.2005, p. 16.

9 DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

10 DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

(11) Dado que los objetivos de la acción propuesta, a saber, el facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial en lo que se refiere a determinadas infracciones de tráfico, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión y los efectos de la acción, a escala comunitaria, la Comunidad podrá adoptar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1
Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva establece un sistema para facilitar la aplicación transfronteriza de sanciones en lo que se refiere a las infracciones de tráfico siguientes:

a) exceso de velocidad;

b) conducción en estado de embriaguez;

c) no hacer uso del cinturón de seguridad;

d) no respetar un semáforo en rojo.

2. La presente Directiva sólo se aplicará en la medida en que la sanción impuesta por la infracción sea o incluya una sanción pecuniaria.

Artículo 2
Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

(a) «titular», el titular del permiso de circulación del vehículo implicado;

(b) «Estado de la infracción», el Estado miembro en el que se haya cometido la infracción;

(c) «Estado de residencia», el Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo con el que se haya cometido la infracción;

(d) «autoridad competente», la autoridad encargada de la base nacional de datos sobre matriculación de vehículos;

(e) «exceso de velocidad», rebasar los límites de velocidad vigentes en el Estado de la infracción para la carretera o el tipo de vehículo de que se trate;

(f) «conducción en estado de embriaguez», conducir con una tasa de alcoholemia superior al nivel máximo vigente en el Estado de la infracción;

(g) «no hacer uso del cinturón de seguridad», incumplir la obligación de llevar abrochado el cinturón de seguridad o de utilizar un sistema de retención para niños en aquellos casos en que la utilización de este tipo de equipo sea obligatoria con arreglo a la Directiva 91/671/CEE del Consejo[11] o la normativa nacional del Estado de la infracción;

(h) «no respetar un semáforo en rojo», la infracción consistente en no detenerse ante un semáforo en rojo, tal como se defina en la normativa del Estado de la infracción.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES PARA FACILITAR LA APLICACIÓN TRANSFRONTERIZA DE LA NORMATIVA

Artículo 3
Procedimiento para el intercambio de datos entre Estados miembros

1. Cuando una infracción haya sido cometida en un Estado miembro con un vehículo matriculado en otro Estado miembro, y el asunto no haya sido sancionado o archivado de inmediato por una autoridad encargada de proseguir la infracción en el Estado de la infracción, la autoridad competente de dicho Estado enviará el número de matrícula del vehículo e información sobre el lugar y la fecha de la infracción a la autoridad competente del otro Estado miembro o del Estado de residencia si éste puede determinarse. Lo hará en las mismas circunstancias y en las mismas condiciones en que proseguiría dicha infracción si hubiese sido cometida con un vehículo matriculado en su propio territorio.

2. La autoridad competente del Estado de residencia remitirá de inmediato la siguiente información sólo a la autoridad competente del Estado de la infracción:

a) la marca y el modelo del vehículo que corresponden al número de matrícula de que se trata;

[11] Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 diciembre 1991, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas (DO L 373 de 31.12.1991, p. 26), modificada por la Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 115 de 9.5.2003, p. 63).

b) en aquellos casos en que el titular del permiso de circulación del vehículo implicado sea una persona física, el nombre, la dirección, la fecha y el lugar de nacimiento;

c) en aquellos casos en que el titular del permiso de circulación del vehículo implicado sea una persona jurídica, el nombre y la dirección.

3. Las autoridades competentes del otro Estado miembro no conservarán la información enviada por el Estado de la infracción.

Artículo 4
Utilización de una red electrónica

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el intercambio de datos descrito en el artículo 3 se efectúe por medios electrónicos. Para ello, los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias a fin de garantizar que se cree una red electrónica comunitaria, basada en normas comunes, a más tardar 12 meses tras la fecha mencionada en el artículo 9, apartado 1.

2. La Comisión adoptará las normas comunes para la aplicación del apartado 1 antes de la fecha mencionada en el artículo 9, apartado 1, de conformidad con el procedimiento de reglamentación que establece el artículo 8, apartado 2.

Esas normas comunes incluirán, en particular, disposiciones específicas sobre:

a) el formato de los datos intercambiados;

b) los procedimientos técnicos para el intercambio electrónico de datos entre Estados miembros.

Artículo 5
Notificación de infracción

1. Una vez recibida la información descrita en el artículo 3, apartado 2, la autoridad del Estado de la infracción encargada de perseguir las infracciones a que se refiere la presente Directiva enviará una notificación de infracción al titular. La notificación se establecerá conforme al modelo que figura en el anexo.

2. La notificación de infracción incluirá una descripción de los detalles pertinentes de la misma y el importe de la sanción pecuniaria que se exige del titular, las posibilidades para el titular de impugnar los motivos de la notificación de infracción y de recurrir la decisión por la que se le impone una sanción pecuniaria, así como el procedimiento que haya de seguir en caso de litigio o de recurso.

3. La notificación de infracción informará al titular de que debe rellenar un impreso de respuesta si no tiene intención de pagar la sanción.

4. La notificación de infracción se comunicará al titular en la(s) lengua(s) oficial(es) del Estado de residencia, tal como especifique dicho Estado.

5. La Comisión podrá adaptar el modelo de notificación de infracción para tener en cuenta la evolución técnica. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control a que se refiere el artículo 8, apartado 3.

Artículo 6
Autoridades centrales

1. Cada Estado miembro designará una autoridad central encargada de asistirlo en la aplicación de la presente Directiva.

2. Cada Estado miembro comunicará a la Comisión en un plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva los nombres y direcciones de las autoridades centrales designadas en virtud del presente artículo.

3. La Comisión comunicará la información descrita en el apartado 2 a los demás Estados miembros.

Artículo 7
Derecho de acceso, corrección y supresión

1. Sin perjuicio del derecho de los interesados en virtud de la legislación nacional, con arreglo al artículo 12 bis de la Directiva 95/46/CE, toda persona tendrá derecho a que se le comuniquen sus datos personales registrados en el Estado de residencia que hayan sido remitidos al Estado miembro solicitante.

2. Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos de procedimiento en caso de recurso y los mecanismos correspondientes del Estado miembro de que se trate, toda persona interesada tendrá derecho a que se rectifiquen los posibles datos personales inexactos o a que se suprima sin demora cualquier dato que se haya registrado ilegalmente.

3. Los interesados podrán ejercer los derechos mencionados en el apartado 2 ante la autoridad central de su país de residencia.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTO DE COMITÉ

Artículo 8
Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité para la Aplicación de la Normativa sobre Seguridad Vial.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El período previsto en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 9
Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar doce meses después de su entrada en vigor. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como un cuadro de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

   Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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 disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 10

La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 11

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo,
El Presidente

Por el Consejo,
El Presidente

ANEXO
IMPRESO para la notificación de infracción

a que se refiere el artículo 5

[PORTADA]

[Nombre, dirección y número de teléfono del remitente] [Nombre y dirección del destinatario]

NOTIFICACIÓN

de una infracción de tráfico cometida en … [nombre del Estado miembro en que se haya cometido la infracción]

[el texto anterior aparece en esta portada en todas las lenguas oficiales de la UE]

Página 2

El … [fecha], … [nombre del organismo responsable] detectó una infracción de tráfico cometida con el vehículo de matrícula …, marca …, modelo … .

Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.

Los detalles pertinentes de la infracción se describen a continuación (página 3).

El importe de la sanción pecuniaria debida por esta infracción es de … euros/moneda nacional.

El plazo de pago vence el …

Si no hace efectiva esa sanción pecuniaria es obligatorio rellenar el informe de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada.

---

página 3

Descripción de la infracción

a) Datos sobre el vehículo con el que se ha cometido la infracción:

Número de matrícula:

País de matrícula:

Marca y modelo:

b) Datos sobre la infracción

Lugar, fecha y hora en que ocurrió:

Carácter y calificación legal de la infracción:

Exceso de velocidad, conducción en estado de embriaguez, no hacer uso del cinturón de seguridad o del sistema de retención para niños, no respetar un semáforo en rojo[12]

Descripción detallada de la infracción:

Referencia a las disposiciones legales pertinentes:

Descripción o referencia de las pruebas de la infracción:

c) Datos sobre el mecanismo utilizado para detectar la infracción[13]

---

[12] Táchese lo que no proceda.

Tipo de mecanismo utilizado para detectar el exceso de velocidad, la conducción en estado de embriaguez, el no respetar un semáforo en rojo o el no utilizar el cinturón de seguridad[14]:

Especificaciones del mecanismo:

Número de identificación del mecanismo:

Fecha de vencimiento de la última calibración:

d) Resultado de la aplicación del mecanismo:

[ejemplo para el exceso de velocidad; se añadirán las demás infracciones:]

Velocidad máxima:

Velocidad medida:

Velocidad medida corregida en función del margen de error:

---

13 No procede si no se ha utilizado mecanismo alguno.

14 Táchese lo que no proceda.

Impreso de respuesta

(rellénese con mayúsculas y marcando lo que proceda)

A. Identidad del conductor:

- Apellido(s) y nombre:

- Lugar y fecha de nacimiento:

- Número del permiso de conducción: … expedido el (fecha): … en (lugar): …

- Dirección:

B. Lista de preguntas:

(1) ¿Está registrado a su nombre el vehículo de marca … y matrícula …? sí/no

En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es:

(Apellido(s) y nombre, dirección)

(1) ¿Reconoce haber cometido una infracción?
sí/no

(2) Si no lo reconoce, explique por qué:

Se ruega enviar el impreso relleno ***en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente notificación*** a la siguiente autoridad: …

a la siguiente dirección:

INFORMACIÓN

Este expediente será examinado por la autoridad competente del Estado en que se haya cometido la infracción:
Si no se da curso al expediente, será informado en un plazo de 60 días tras el recibo del impreso de respuesta.

Si se le da curso, se aplicará el procedimiento siguiente:

[espacio que deberá rellenar el Estado de la infracción, indicando cuál será el procedimiento, con información sobre la posibilidad de recurso y el procedimiento correspondiente contra la decisión de dar curso al expediente. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad encargada de dar curso al expediente; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo para el recurso].

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA:

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial

2. MARCO GPA/PPA:

Ámbito(s) político(s) afectado(s) y actividades asociadas:

Transporte terrestre – Seguridad vial

3. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS

3.1. Líneas presupuestarias (líneas operativas y líneas correspondientes de asistencia técnica y administrativa (antiguas líneas BA)), incluidas sus denominaciones:

3.2. Duración de la acción y de la incidencia financiera:

Duración ilimitada

3.3. Características presupuestarias:

Línea presupuestaria	Tipo de gasto		Nuevo	Contribución de la AELC	Contribución de los países candidatos	Rúbrica de las perspectivas financieras

4. SÍNTESIS DE LOS RECURSOS

4.1. Recursos financieros

4.1.1. Síntesis de los créditos de compromiso (CC) y de los créditos de pago (CP)

Millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de gasto	Sección nº		Año 2012	2013	2014	2015	2016	2017 y ss.	Total
Gastos operativos[15]									
Créditos de compromiso (CC)	8.1.	a							
Créditos de pago (CP)		b							
Gastos administrativos incluidos en el importe de referencia[16]									
Asistencia técnica y administrativa (CND)	8.2.4.	c							
IMPORTE DE REFERENCIA TOTAL									
Créditos de compromiso		a+c							
Créditos de pago		b+c							
Gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia[17]									
Recursos humanos y gastos afines (CND)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Costes administrativos, excepto recursos humanos y costes afines, no incluidos en el coste de referencia (NDA)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Coste financiero indicativo total de la intervención									
TOTAL CC, incluido el coste de los recursos humanos		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
TOTAL CP, incluido el coste de los recursos humanos		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Gastos no cubiertos por el capítulo xx 01 del título xx de que se trate.

16 Gastos correspondientes al artículo xx 01 04 del título xx.

17 Gastos correspondientes al capítulo xx 01, excepto los artículos xx 01 04 y xx 01 05.

Desglose de la cofinanciación

Si la propuesta incluye una cofinanciación por los Estados miembros u otros organismos (especifique cuáles), debe indicar en el cuadro una estimación del nivel de cofinanciación (puede añadir líneas adicionales si está previsto que varios organismos participen en la cofinanciación):

Millones de euros (al tercer decimal)

Organismo cofinanciador		Año 2012	2013	2014	2015	2016	2017 y ss.	Total
Nº […]	f							
TOTAL CC, incluida la cofinanciación	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Compatibilidad con la programación financiera

X La propuesta es compatible con la programación financiera vigente

☐ La propuesta requiere una reprogramación de la correspondiente rúbrica de las perspectivas financieras

☐ La propuesta puede requerir la aplicación de las disposiciones del Acuerdo Interinstitucional[18] (relativas al instrumento de flexibilidad o a la revisión de las perspectivas financieras).

4.1.3. Incidencia financiera en los ingresos

X La propuesta no tiene incidencia financiera en los ingresos

☐ La propuesta tiene incidencia financiera; el efecto en los ingresos es el siguiente:

Millones de euros (al primer decimal)

		Antes de la acción	Situación después de la acción					
Línea presupuestaria	Ingresos	[Año n-1]	[Año n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Ingresos en términos absolutos							
	b) Variación de los ingresos	*Δ*						

[18] Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

[19] Añada columnas, en su caso, si la duración de la acción es superior a seis años.

4.2. Recursos humanos equivalentes a tiempo completo (ETC) (incluidos funcionarios, personal temporal y externo) – véase el desglose en el punto 8.2.1.

Necesidades anuales	Año 2012	2013	2014	2015	2016	2017 y ss.
Cantidad total de recursos humanos	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS

5.1. Realización necesaria a corto o a largo plazo

Un Comité asistirá a la Comisión en varias tareas descritas en la Directiva, a saber: la adopción de normas comunes para una red electrónica comunitaria de intercambio de datos y la adaptación del anexo, que incluye un modelo de notificación de infracción destinada al propietario del vehículo con el que se haya cometido la infracción de tráfico.

5.2. Valor añadido de la implicación comunitaria, coherencia de la propuesta con otros instrumentos financieros y posibles sinergias

Para mejorar la seguridad vial en toda la Unión Europea y garantizar la igualdad de tratamiento entre infractores residentes y no residentes, el objetivo de la propuesta es establecer un sistema que facilite la aplicación transfronteriza de las sanciones correspondientes a determinadas infracciones de tráfico. Dado que la propuesta abarca las fases que van desde el registro de la infracción hasta el envío de la notificación correspondiente al titular del permiso de circulación del vehículo, deberá aplicarse la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias[20] cuando se haya adoptado una resolución firme.

5.3. Objetivos de la propuesta, resultados esperados e indicadores correspondientes en el contexto de la gestión por actividades

Objetivo: contribuir a reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras de la UE a partir del año 2010. Se hará un seguimiento de los resultados de la Directiva. Resultado esperado: reducir el número de infracciones de tráfico, en particular las que cometen conductores no residentes, pero también las de los conductores residentes, a fin de que los conductores en general sean conscientes de que dichas infracciones no permanecerán sin sanción.

[20] De 24 de febrero de 2005 (DO L 76 de 22.3.2005, p. 16).

5.4. Método de ejecución (indicativo)

☐ ***Gestión centralizada***

☐ directa, por la Comisión

☐ indirecta, por delegación en:

☐ agencias ejecutivas

☐ organismos creados por las Comunidades, tal como se contemplan en el artículo 185 del Reglamento financiero

☐ organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público

X ***Gestión compartida o descentralizada***

X con los Estados miembros

☐ con terceros países

☐ ***Gestión conjunta con organizaciones internacionales (especifíquese)***

Comentarios:

6. SUPERVISIÓN Y EVALUACIÓN

6.1. Sistema de seguimiento

El Comité estará administrado y presidido por los funcionarios competentes de la Comisión. En consecuencia, la evolución y los progresos del Comité serán objeto de un seguimiento continuo.

6.2. Evaluación

6.2.1. Evaluación ex-ante

Se ha redactado un informe sobre la evaluación de impacto del proyecto de Directiva y se ha consultado al respecto al Comité de Evaluación de Impacto.

6.2.2. Medidas adoptadas sobre la base de una evaluación intermedia / ex post (enseñanzas extraídas de anteriores experiencias similares)

6.2.3. Condiciones y frecuencia de evaluaciones futuras

El Comité se reunirá dos veces al año.

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

El Comité estará administrado y presidido por los funcionarios competentes de la Comisión. En consecuencia, la evolución y los progresos del Comité serán objeto de un seguimiento continuo.

8. DESGLOSE DE LOS RECURSOS

8.1. Objetivos de la propuesta en términos de coste financiero

n.d.

Créditos de compromiso en millones de euros (al tercer decimal)

(Indique las denominaciones de los objetivos, de las acciones y de los resultados)	**Tipo de resultados**	**Coste medio**	**Año n**		**Año n+1**		**Año n+2**		**Año n+3**		**Año n+4**		**Año n+5 y ss.**		**TOTAL**	
			Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total
OBJETIVO OPERATIVO Nº 1[21] …																
Acción 1…																
Resultado 1																
Resultado 2																
Acción 2…																
Resultado 1																
Subtotal objetivo 1																
OBJETIVO OPERATIVO Nº 2 …																

[21] Según se describe en el punto 5.3.

Acción 1…																
Resultado 1																
Subtotal objetivo 2																
OBJETIVO OPERATIVO Nº 2 …																
Subtotal objetivo n																
COSTE TOTAL																

8.2. Gastos administrativos

8.2.1. Cantidad y tipo de recursos humanos

Tipos de puestos		Personal que se asignará a la gestión de la acción utilizando recursos existentes y/o adicionales (**número de puestos/ETC**)					
		Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017
Funcionarios o agentes temporales[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Personal financiado[23] con cargo al artículo XX 01 02							
Personal[24] financiado con cargo al artículo XX 01 04/05							
TOTAL		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Descripción de las tareas derivadas de la acción

Gestión del Comité

Un Comité asistirá a la Comisión en varias tareas descritas en la Directiva, a saber: la adopción de normas comunes para una red electrónica comunitaria de intercambio de datos y la adaptación del anexo, que incluye un modelo de notificación de infracción destinada al propietario del vehículo con el que se haya cometido la infracción de tráfico.

8.2.3. Origen de los recursos humanos (estatutarios)

☐ Puestos actualmente asignados a la gestión del programa que se va a sustituir o ampliar

☐ Puestos preasignados en el ejercicio EPA/AP del año n

X Puestos que se solicitarán en el próximo procedimiento EPA/AP pertinente

☐ Puestos que se reasignan utilizando recursos existentes en el servicio gestor (reasignación interna)

---

22 Coste NO cubierto por el importe de referencia.
23 Coste NO cubierto por el importe de referencia.
24 Coste incluido en el importe de referencia.

☐ Puestos necesarios en el año n, pero no previstos en el ejercicio EPA/AP del año en cuestión

8.2.4. Otros gastos administrativos incluidos en el importe de referencia (XX 01 04/05 - Gastos de gestión administrativa)

Millones de euros (al tercer decimal)

Línea presupuestaria (nº y denominación)	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017 y ss.	TOTAL
1 Asistencia técnica y administrativa (incluidos los costes de personal)							
Agencias ejecutivas[25]							
Otros tipos de asistencia técnica y administrativa							
intramuros							
extramuros							
Total asistencia técnica y administrativa							

8.2.5. Coste financiero de los recursos humanos y costes asociados no incluidos en el importe de referencia

Millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de recursos humanos	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017 y ss.
Funcionarios y agentes temporales (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02 (auxiliares, END, contratados, etc.) (indique la línea presupuestaria)						
Coste total de los recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Indique la ficha financiera legislativa correspondiente a la agencia o agencias ejecutivas de que se trate.

Cálculo - ***Funcionarios y agentes temporales***

0,5 agentes x 117000 EUR : 58500 EUR (0,0585 millones de euros) al año

Cálculo - ***Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02***

No procede.

8.2.6. Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia

Millones de euros (al tercer decimal)

	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017 y ss.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Misiones							
XX 01 02 11 02 - Reuniones y conferencias							
XX 01 02 11 03 - Comités[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Estudios y consultoría							
XX 01 02 11 05 – Sistemas de información							
2 Total otros gastos de gestión (XX 01 02 11)							
3 Otros gastos de naturaleza administrativa (especifique e indique la línea presupuestaria)							
Total gastos administrativos, excepto recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

Las necesidades de recursos humanos y administrativos deberán cubrirse mediante los recursos actuales o la asignación concedida a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual, teniendo en cuenta los condicionamientos presupuestarios.

[26] Comité en virtud de la Decisión 2006/512/CE del Consejo (comitología). El importe (0,0351 millones de euros) se calcula así: 650 euros por experto x 27 Estados miembros x 2 reuniones al año.

La DG BUDG toma nota de que «se utilizará y ampliará un sistema comunitario de información, ya existente, para el intercambio de datos con fines de aplicación transfronteriza de la normativa» y deduce de ello que las posibles modificaciones del mismo se financiarán con cargo a la línea presupuestaria con que se financió el desarrollo inicial del sistema.