PARLAMENTO EUROPEO

2004 *2009*

Comisión de Transportes y Turismo

2008/0062(COD)

1.7.2008

***I
PROYECTO DE INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial
(COM(2008)0151 – C6-0149/2008 – 2008/0062(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Inés Ayala Sender

Explicación de los signos utilizados

*	Procedimiento de consulta *mayoría de los votos emitidos*
**I	Procedimiento de cooperación (primera lectura) *mayoría de los votos emitidos*
**II	Procedimiento de cooperación (segunda lectura) *mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común* *mayoría de los miembros que integran el Parlamento para rechazar o modificar la posición común*
***	Dictamen conforme *mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE y en el art. 7 del Tratado UE*
***I	Procedimiento de codecisión (primera lectura) *mayoría de los votos emitidos*
***II	Procedimiento de codecisión (segunda lectura) *mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común* *mayoría de los miembros que integran el Parlamento para rechazar o modificar la posición común*
***III	Procedimiento de codecisión (tercera lectura) *mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto*

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

Enmiendas a un texto legislativo

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican en ***negrita y cursiva***. En el caso de los actos modificativos, figurarán en **negrita** las partes reproducidas literalmente de una disposición existente que el Parlamento desee modificar pero que la Comisión no haya modificado. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...]. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

ÍNDICE

Página

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....5

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 24

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial
(COM(2008)0151 – C6-0149/2008 – 2008/0062(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

– Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2008)0151),

– Vistos el artículo 251, apartado 2 y el artículo 171, apartado 1, letra c) del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0149/2008),

– Visto el artículo 51 de su Reglamento,

– Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Libertades Civiles, Justicia y Asuntos de Interior (A6-0000/2008),

1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;

2. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

Enmienda 1

Propuesta de directiva
Considerando 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(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	(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

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.	***cuanto antes*** una revisión de la Directiva***, previo informe sobre la aplicación de la misma,*** para incluirlas en su ámbito de aplicación, como la conducción bajo los efectos de drogas, el uso de teléfonos móviles mientras se conduce***,*** la circulación sin seguro ***y la conducción sin permiso de conducir***.

Or. fr

Justificación

Debe poder revisarse la Directiva a medio plazo para incluir nuevos tipos de infracciones, como la conducción bajo los efectos de drogas o la circulación sin permiso de conducir. Para ello, la Comisión Europea debe presentar un informe sobre la aplicación de la Directiva.

Enmienda 2

Propuesta de directiva
Considerando 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(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.	(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. ***Cuando la Decisión marco 2005/214/JAI no pueda aplicarse en aquellos Estados miembros en los que las decisiones sancionadoras no deriven de una infracción penal, debería garantizarse la efectividad de las sanciones por otros medios de sancionadores.***

Or. fr

Justificación

La efectividad de las sanciones transmitidas entre los Estados miembros queda garantizada por la Decisión marco 2005/214/JAI en el caso de las decisiones derivadas de una infracción penal. Ahora bien, dado que esta Decisión no cubre todos los supuestos en la Unión Europea, deben establecerse otros sistemas sancionadores, con el fin de completar la Decisión marco, especialmente cuando las sanciones se decidan por vía administrativa.

Enmienda 3

Propuesta de directiva
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(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.	(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. ***En el momento de la transmisión de la notificación de infracción, debería informarse debidamente al infractor sobre sus derechos de acceso, rectificación y supresión de los datos.***

Or. fr

Justificación

En el momento de la transmisión de la notificación de infracción, deben ofrecerse garantías al infractor sobre sus derechos de acceso, rectificación y supresión de los datos.

Enmienda 4

Propuesta de directiva
Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(8 bis) Además del carácter temporal de su almacenamiento, los datos compilados en el marco de la presente Directiva no deben utilizarse en ningún caso para otros fines distintos del seguimiento de las infracciones a la seguridad vial. En este mismo contexto, la Comisión y los Estados miembros deben garantizar que la red electrónica comunitaria que asegure el intercambio de información no sea en ningún caso permeable hacia redes creadas con finalidades distintas.

Or. fr

Justificación

Mediante las correspondientes garantías en el tratamiento de los datos personales y en la gestión de la red electrónica comunitaria, debe evitarse que los tratos compilados sean utilizados para otras finalidades distintas de la seguridad vial.

Enmienda 5

Propuesta de directiva
Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 bis) En materia de control del tráfico por carretera, los Estados miembros deben proceder a la armonización de sus métodos respectivos, con el fin de que las prácticas correspondientes sean comparables entre sí a escala de la Unión. Deben fomentarse, por tanto, las prácticas mínimas de control en cada uno de los Estados miembros.

Or. fr

Justificación

Deben armonizarse entre los Estados miembros las prácticas en materia de control de la seguridad vial, con el fin de garantizar una mejor coordinación de las políticas correspondientes a escala europea.

Enmienda 6

Propuesta de directiva
Considerando 10 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 ter) En el futuro, también debe armonizarse el equipamiento técnico de control vial, con el fin de garantizar la convergencia de las medidas de control entre Estados miembros. La Comisión debería proponer esta armonización técnica cuando se proceda a la revisión prevista del artículo 8 bis.

Or. fr

Justificación

En su informe de aplicación de la Directiva, la Comisión debe formular propuestas encaminadas a normalizar a escala europea los equipamientos utilizados en materia de seguridad vial.

Enmienda 7

Propuesta de directiva
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(11 bis) La Comunidad Europea y los Estados miembros deben adoptar las medidas necesarias para informar y sensibilizar a los ciudadanos europeos acerca de la aplicación de la presente Directiva. De este modo, una información apropiada sobre las consecuencias del incumplimiento de las normas de seguridad vial podría tener un efecto

preventivo en materia de infracciones de dichas normas que actuaría previamente a la actuación sancionadora.

Or. fr

Justificación

La información de los conductores es un elemento central de la política de seguridad vial que debe desempeñar un papel preventivo y disuasorio en materia de infracciones a la seguridad.

Enmienda 8

Propuesta de directiva
Artículo 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(d bis) «autoridad central»: autoridad encargada de asistir a un Estado miembro en la aplicación de la presente Directiva;

Or. fr

Justificación

Es necesario definir en el artículo 2 el concepto de «autoridad central» encargada de aplicar la Directiva, a fin de distinguirla de la autoridad competente.

Enmienda 9

Propuesta de directiva
Artículo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 2 bis
	Orientaciones en materia de seguridad vial en la Unión Europea
	1. Con el fin de seguir una política de seguridad vial encaminada a conseguir un alto nivel de protección de todos los usuarios de la red de carreteras de la UE, y teniendo en cuenta la diversidad de

situaciones en el seno de la Unión, los Estados miembros aplicarán, sin perjuicio de las políticas y legislaciones más rigurosas, una política vial que contemple un determinado número de características mínimas en materia de control. Con miras a la consecución de ese objetivo, la Comisión, asistida por el Comité a que se refiere el artículo 8, adoptará una serie de directrices conformes con el procedimiento de reglamentación con control a que se refiere el artículo 8, apartado 3. Estas directrices respetarán las orientaciones mínimas establecidas en los apartados siguientes.

2. Por lo que se refiere a la velocidad, se recomienda más específicamente la utilización de equipamiento automático de control en aquellos tramos de autopistas, carreteras secundarias y vías urbanas que registran un número de accidentes relacionados con el exceso de velocidad más elevado que la media.

Las recomendaciones adoptadas en el marco de estas directrices tienen la finalidad de que los Estados miembros aumenten en un 50 % los controles de velocidad por medio de equipamientos automáticos, y que estos controles automáticos garanticen una buena cobertura geográfica del conjunto del territorio de cada uno de los Estados miembros.

3. Por lo que se refiere al control de alcoholemia, los Estados miembros garantizarán prioritariamente los controles aleatorios en los lugares y en los momentos en que los incumplimientos sean frecuentes y provoquen un aumento del riesgo de accidentes.

Los Estados miembros se asegurarán de que anualmente se controle como mínimo a la mitad de los conductores.

4. Por lo que se refiere al uso del cinturón de seguridad, los Estados miembros llevarán a cabo operaciones de control en

función de las cuotas de uso del cinturón de seguridad, sobre la base de los datos compilados al respecto:

- en los Estados miembros en los que la cuota de uso del cinturón de seguridad sea superior al 70 % de la población, se llevarán a cabo operaciones de control intensivas durante cuatro semanas al año como mínimo;

- en los Estados miembros en los que la cuota de uso del cinturón de seguridad sea inferior al 70 % de la población, se llevarán a cabo operaciones de control intensivas durante ocho semanas al año como mínimo;

5. Por lo que se refiere al respeto de la señalización de los semáforos, se dará prioridad al uso de equipamiento automático de control en aquellos cruces en los que sea frecuente el incumplimiento de las normas y en los que el número de accidentes sea superior a la media de accidentes relacionados con el respeto de la señalización de los semáforos.

Or. fr

Justificación

Es necesario armonizar las prácticas en materia de control de la seguridad vial entre los Estados miembros, con el fin de garantizar una mejor coordinación de las políticas correspondientes a escala europea.

Enmienda 10

Propuesta de directiva
Artículo 3 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Las autoridades competentes del otro Estado miembro no conservarán la información enviada por el Estado de la infracción.	3. Las autoridades competentes del otro Estado miembro no conservarán la información enviada por el Estado de la infracción. ***Por lo que se refiere al***

	tratamiento de datos de carácter personal y a la libre circulación de los mismos, el intercambio de información se efectuará de conformidad con la Directiva 95/46/CE.

Or. fr

Justificación

La protección de datos personales debe reafirmarse en el cuerpo de la Directiva, con el fin de garantizar en la medida de lo posible que el intercambio de información no vulnere los derechos de los ciudadanos europeos establecidos en la Directiva 95/46/CE.

Enmienda 11

Propuesta de directiva
Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	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.

Or. fr

Justificación

Esta enmienda no afecta a la versión española.

Enmienda 12

Propuesta de directiva
Artículo 4 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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***.	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 3***.

Or. fr

Justificación

Las normas comunes que permitan la creación y la gestión de la red electrónica habrán de definirse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control.

Enmienda 13

Propuesta de directiva
Artículo 4 – apartado 2– párrafo 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b bis) las normas de seguridad y protección de los datos personales, con el fin de evitar cualquier permeabilidad de los mismos con otras bases de datos.

Or. fr

Justificación

Las normas comunes habrán de fijarse respetando las obligaciones en materia de seguridad y protección de los datos, con el fin de evitar cualquier utilización de los mismos para fines distintos de aquellos para los que se hayan compilado.

Enmienda 14

Propuesta de directiva
Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	2. La notificación de infracción incluirá ***el objeto de la notificación, el nombre de la autoridad competente para la aplicación de las sanciones, el nombre de la autoridad central encargada de aplicar la presente Directiva,*** una descripción de los detalles pertinentes de la misma***,*** el importe de la sanción pecuniaria que se exige del titular, ***las modalidades de pago más accesibles y*** 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.

Or. fr

Justificación

El contenido de la notificación debe ser lo más completo posible, con el fin de ofrecer al titular del certificado de matriculación una serie de datos sobre la infracción cometida, la administración responsable y las vías de recurso posibles.

Enmienda 15

Propuesta de directiva
Artículo 5 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. La notificación de infracción informará al titular de que debe rellenar un impreso de respuesta si no tiene intención de pagar la sanción.	3. La notificación de infracción informará al titular de que debe rellenar un impreso de respuesta si no tiene intención de pagar la sanción. ***En caso de que rehúse efectuar el pago, se informará al titular, en la misma notificación, de que esta circunstancia podrá comunicarse a la autoridad central del Estado de residencia con el fin de que se ejecute la decisión***

sancionadora.

Or. fr

Justificación

La finalidad de la enmienda es garantizar la efectividad y el seguimiento de las infracciones, de modo que se comuniquen a la autoridad del Estado de residencia del titular los casos en que se haya rehusado efectuar el pago, sea cual sea la razón.

Enmienda 16

Propuesta de directiva
Artículo 5 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En la notificación de la infracción, se informará al titular de que los datos personales se tratarán de conformidad con la Directiva 95/46/CE y se le informará sobre sus derechos de acceso, rectificación y supresión de los datos a que se refiere el artículo 7.

Or. fr

Justificación

En la notificación de infracción dirigida al titular, debe figurar una referencia a sus derechos en materia de protección de datos personales, que garantiza la Directiva 95/46/CE.

Enmienda 17

Propuesta de directiva
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	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.

Or. fr

Justificación

Esta enmienda no afecta a la versión española.

Enmienda 18

Propuesta de directiva
Artículo 5 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	5. La Comisión podrá adaptar el modelo de notificación de infracción para tener en cuenta la evolución técnica. Tales medidas, destinadas a modificar elementos ***técnicos*** no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 8, apartado 3.

Or. fr

Justificación

Las modificaciones introducidas en el modelo de notificación de infracciones mediante el procedimiento de comitología deben ser de tipo técnico y no modificar aquellos elementos que permitan una mejor información del titular, por ejemplo en materia de protección de datos personales.

Enmienda 19

Propuesta de directiva
Artículo 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 5 bis
	Seguimiento de las infracciones viales
	1. En el caso de que no se abone el pago de una sanción pecuniaria y se hayan agotado los procedimientos aplicables en

caso de litigio o de recurso, se aplicará la Decisión marco 2005/214/JAI en lo que se refiere a las sanciones contempladas en el artículo 1 de dicha Decisión marco.

2. En el mismo caso de rechazo del pago que se menciona en el apartado 1, pero que se refiera a sanciones que no incidan en el ámbito de aplicación de la Decisión marco 2005/214/JAI, el Estado de infracción remitirá la decisión final a la autoridad competente del Estado de residencia con el fin de que se ejecute la sanción.

Or. fr

Justificación

La finalidad de la enmienda es prevenir que las sanciones pecuniarias remitidas al titular y no abonadas por este último se ejecuten por medio de la Decisión marco 2005/214/JAI, o bien mediante la transmisión de la decisión final al Estado de residencia del titular del certificado de matriculación.

Enmienda 20

Propuesta de directiva
Artículo 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 5 ter
	Reconocimiento y ejecución de las sanciones
	1. Las autoridades competentes del Estado de residencia reconocerán sin otra formalidad toda decisión remitida de conformidad con el artículo 5 bis, apartado 2, y adoptarán sin demora todas las medidas necesarias para su ejecución, de tal modo que dicha ejecución quede regulada por la legislación del Estado de residencia en las mismas condiciones que las sanciones pecuniarias del Estado de residencia, salvo si la autoridad competente decide aducir alguno de los

motivos de no reconocimiento o no ejecución siguientes:

a) que exista inmunidad con arreglo a la legislación del Estado de residencia que impida la ejecución de la decisión.

b) que el interesado no haya sido informado de su derecho de interponer un recurso y del plazo para hacerlo.

2. La autoridad competente del Estado de infracción informará de inmediato a la autoridad competente del Estado de residencia de toda decisión o medida que tenga por efecto anular su carácter ejecutorio. El Estado de residencia pondrá fin a la ejecución de la decisión tan pronto como la autoridad competente del Estado de infracción le informe de una decisión o medida en ese sentido.

Or. fr

Justificación

Esta enmienda prevé un sistema de reconocimiento y aplicación de las sanciones cuando no sea aplicable la Decisión marco 2005/214/JAI. La aplicación de la sanción corresponde al Estado de residencia del titular del certificado de matriculación.

Enmienda 21

Propuesta de directiva
Artículo 5 quáter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 5 quáter
	Información por parte del Estado de residencia
	La autoridad competente del Estado de residencia informará sin demora a la autoridad competente del Estado de infracción por cualquier medio que deje constancia escrita:
	a) de la transmisión de la decisión a la

autoridad competente;

b) de toda resolución de no ejecutar una determinada decisión, acompañada de los motivos que lo justifiquen;

c) de la ejecución de la decisión en cuanto ésta haya finalizado.

Or. fr

Justificación

Esta enmienda completa el sistema de reconocimiento y de transmisión de las infracciones definido en las enmiendas anteriores, de modo que el Estado de residencia informe al Estado de infracción del curso dado a las dirigencias, sea cual sea el resultado de las mismas.

Enmienda 22

Propuesta de directiva
Artículo 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 7 bis
	Información destinada a los conductores europeos
	Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para ofrecer una información suficiente a los usuarios de la red vial sobre las medidas de aplicación de la presente Directiva. Esta información se facilitará especialmente en los puntos fronterizos de todos los Estados miembros.

Or. fr

Justificación

Los Estados miembros tienen la obligación de informar a los conductores europeos sobre la aplicación de la Directiva en caso de infracciones transfronterizas. Dicha información debe tener un papel preventivo en materia de seguridad vial.

Enmienda 23

Propuesta de directiva
Capítulo IV – artículo 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 8 bis
	Evaluación y presentación de informes
	1. Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre su aplicación por los Estados miembros.
	2. Sobre la base de este informe, la Comisión estudiará las posibilidades de ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva a otras infracciones viales, especialmente en lo que se refiere al uso de teléfonos móviles, el consumo de drogas y la circulación sin permiso de conducir.
	3. En el mismo informe, la Comisión presentará propuestas encaminadas a armonizar los dispositivos de control sobre la base de criterios comunitarios y las prácticas de control en materia de seguridad vial.

Or. fr

Justificación

La Comisión Europea debe presentar un informe sobre la aplicación y las perspectivas de modificación de la Directiva.

Enmienda 24

Propuesta de directiva
Anexo – página 2 – párrafo 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Si no hace efectiva esa sanción pecuniaria es obligatorio rellenar el *informe* de	Si no hace efectiva esa sanción pecuniaria es obligatorio rellenar el *impreso* de

respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada.	respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada. ***Este impreso de respuesta podrá ser remitido por [la autoridad central del Estado de infracción] a [la autoridad central del Estado de residencia] para que se ejecute la decisión sancionadora.***

Or. fr

Justificación

El anexo debe modificarse con el fin de informar al titular del certificado de infracción de que su rechazo del pago podrá transmitirse a las autoridades de su Estado de residencia, con el fin de mejorar el seguimiento de las infracciones y las decisiones sancionadoras.

Enmienda 25

Propuesta de directiva
Anexo – página 2 – párrafo 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	INFORMACIÓN
	Este expediente será examinado por la autoridad competente del Estado de 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 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 de la instancia de recurso pertinente; el plazo para el recurso].

Or. fr

Justificación

Información relativa a los derechos del titular debe figurar en el inicio de la notificación de infracción, a fin de mejorar la información.

Enmienda 26

Propuesta de directiva
Anexo – página 4 – último párrafo

Texto de la Comisión	*Enmienda*
INFORMACIÓN	***suprimido***
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].	

Or. fr

Justificación

La misma justificación que para la enmienda anterior.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Un nuevo instrumento jurídico cuya finalidad es reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras europeas hasta el año 2010

Con motivo de la publicación del Libro Blanco sobre la política europea de transportes en 2001, la Unión Europea se fijó el ambicioso objetivo de reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras hasta el año 2010. Este objetivo se aplica ahora al conjunto de los 27 Estados miembros. Cuando se publicó el Libro Blanco, en el marco geográfico de la Europa de los 25, el número de muertes ascendía a 54 000[1]. En los años siguientes se han conseguido importantes progresos y se ha podido observar una tendencia a la baja de la cifra mencionada.

Ahora bien, estos progresos se han registrado sobre todo en la primera mitad de la década. En efecto, a partir de 2005 se ha constatado una ralentización en el descenso del número de muertes. En 2007, más de 40 000 personas murieron en la Unión Europea, lo que representa un descenso del número de muertes en las carreteras de aproximadamente el 20 % con respecto al total del período. Este resultado es notablemente insuficiente con respecto al objetivo fijado para el año 2010, que implicaría para el mismo período una reducción de 37 %. Y lo que es más grave: en 2007 no disminuyó el número de muertes.

Los estudios realizados por la Comisión Europea demuestran que, en este mismo período, el porcentaje de no residentes implicados en infracciones viales es más elevado que el porcentaje correspondiente al tráfico nacional, especialmente en lo que se refiere al exceso de velocidad. Cabe relacionar este fenómeno, al menos en parte, con la creciente movilidad en la Unión Europea y con la apertura de las fronteras entre Estados miembros.

Hay que señalar que, las más de las veces, las infracciones cometidas en el territorio de Estados miembros distintos del de residencia del conductor reciben sanciones que no tienen efecto alguno. Esta situación se da especialmente en el caso de las infracciones que se registran mediante procedimientos automáticos, que se han multiplicado con la instalación masiva de radares automáticos en las carreteras europeas. Estas circunstancias tienden a debilitar los objetivos de la seguridad vial e incitan a los conductores a no respetar las normas de tráfico nacionales, al considerar que pueden acogerse a una cierta impunidad. Por otra parte, debilita la legitimidad de los controles a los ojos de los ciudadanos europeos, dado que éstos podrían ponerlos en tela de juicio en nombre de la necesaria igualdad de trato entre residentes y no residentes.

Así pues, la presente propuesta pretende responder a esta doble preocupación después de varias iniciativas lanzadas por la Comisión, como la Recomendación de 6 de abril de 2004 sobre la aplicación de la normativa en el ámbito de la seguridad vial (2004/345/CE). El Parlamento Europeo, por su parte, por medio de los miembros de la Comisión de Transportes y Turismo, ha solicitado repetidas veces la elaboración de una legislación en el ámbito de la aplicación transfronteriza de sanciones relacionadas con la seguridad vial.

[1] Fuente: CARE (base de datos de la UE sobre los accidentes de carretera) y publicaciones nacionales.

La propuesta de Directiva de la Comisión

La Comisión pretende facilitar la ejecución de sanciones impuestas a aquellos conductores que hayan cometido una infracción relacionada con el exceso de velocidad, la conducción en estado de embriaguez, la circulación sin hacer uso del cinturón de seguridad y el incumplimiento de la señalización de los semáforos en otro Estado miembro. La Comisión ha optado deliberadamente por limitar el ámbito de aplicación de la Directiva, que representa un nuevo enfoque en materia de política de seguridad vial en Europa, a cuatro infracciones (artículo 1), que son las más costosas en vidas humanas a nivel de la UE. Por otra parte, estos cuatro supuestos presentan la característica de ser considerados infracciones en los 27 Estados miembros de la Unión Europea.

El objetivo de la propuesta es crear un procedimiento de intercambio de datos entre Estados miembros (artículo 3) por medio de una red de intercambio de datos electrónicos (artículo 4) que permita identificar al vehículo que haya cometido una infracción. Una vez efectuada la identificación, la administración del Estado en el que se haya cometido la infracción remite una notificación de la misma al titular del certificado de matriculación (artículo 5) en el que se le informa de los detalles de la infracción, el importe de la sanción pecuniaria que debe abonar, los procedimientos de pago —de forma que se faciliten en la medida de lo posible las transacciones bancarias transfronterizas— y las vías de recurso.

El seguimiento de la sanción constituye, por su parte, la segunda fase del tratamiento de la infracción en virtud de la Decisión marco 2005/214/JAI del Consejo relativa a la aplicación de principios de reconocimiento mutuo de las sanciones pecuniarias.

La propuesta de Directiva contempla asimismo una serie de garantías para la protección de datos de carácter personal (artículo 7) y remite a 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. Por último, la propuesta introduce una serie de medidas de comitología (artículo 8) relativas a la definición de las normas comunes para la aplicación de la red electrónica o la adaptación del modelo de notificación de la infracción.

Posición del ponente sobre la propuesta de la Comisión

El ponente comparte los objetivos de la Comisión Europea en lo que se refiere a la seguridad vial y considera correcto el planteamiento de la propuesta en el sentido de reducir el número de infracciones en la red vial europea. Asimismo, el ponente apoya el sistema de prioridades establecido por la Comisión Europea, centrado en cuatro infracciones que se definen en el artículo 1 de la propuesta de Directiva, haciendo hincapié en aquellas infracciones a la seguridad vial que causan un mayor número de muertes. No obstante, es conveniente tratar algunos puntos para introducir una serie de mejoras o de colmar algunas lagunas de la propuesta.

1) En lo que se refiere al seguimiento de las infracciones, es importante recordar que dicho seguimiento debe realizarse en la medida de lo posible por medio de la Decisión marco 2005/214/JAI. Ahora bien, con el fin de tener en cuenta las especificidades jurídicas nacionales en lo que se refiere a las decisiones sancionadoras en este ámbito, el ponente ha

considerado necesario, además de las referencias a la Decisión marco, introducir garantías de ejecución en aquellos casos en que ésta no es aplicable. Hay que tener en cuenta que algunos Estados miembros de la Unión Europea no cuentan con un sistema sancionador basado en infracciones derivadas del ordenamiento penal, sino del ordenamiento administrativo. Con el fin de tener en cuenta estas particularidades, se propone introducir una disposición que permita la transmisión y el seguimiento de las decisiones sancionadoras a las autoridades del Estado de residencia de la persona que haya cometido la infracción.

2) En lo que se refiere a las prácticas de control de la seguridad vial, el ponente expresa su deseo de que los Estados miembros refuercen dichos controles estableciendo criterios mínimos comparables por medio de las directrices correspondientes.

3) En lo que se refiere a la protección de datos personales, se ha tenido en cuenta una serie de preocupaciones formuladas por el Supervisor Europeo de Protección de Datos en su dictamen de 8 de mayo de 2008. Así, la propuesta permite enmarcar de forma apropiada las medidas técnicas adoptadas de conformidad con el proceso de comitología en lo que se refiere a la gestión de la red electrónica de intercambio de datos, garantizando en el cuerpo de la Directiva y en el procedimiento de notificación de infracciones —que figura en el anexo— una serie de derechos fundamentados en la Directiva 95/45/CEE.

4) Información de los conductores europeos: Es necesario informar a los conductores europeos sobre la aplicación de la Directiva, especialmente cuando viajen de un Estado miembro a otro.

5) Informe y evaluación de la Directiva: El ponente propone que la Directiva imponga a la Comisión Europea la obligación de elaborar, dos años después de la entrada en vigor de la misma, un informe relativo a su aplicación y a las experiencias derivadas de la evaluación correspondiente. Sobre la base de este informe, la Comisión debería formular propuestas de modificación de la Directiva, especialmente en los que se refiere a la eficacia de su aplicación, el ámbito de aplicación, las prácticas de control y la armonización de los equipamientos de control.