

EDL 2015/20240 Parlamento Europeo y Consejo de la Unión

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

Diario Oficial de la Unión Europea 68/2015, de 13 de marzo de 2015

ÍNDICE

Artículo 1.Objetivo	4
Artículo 2.Ámbito de aplicación	4
Artículo 3.Definiciones	4
Artículo 4.Procedimiento para el intercambio de datos entre Estados miembros	5
Artículo 5.Carta de información sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial	6
Artículo 6.Transmisión de informes de los Estados miembros a la Comisión	6
Artículo 7.Protección de datos	6
Artículo 8.Información a los usuarios de la red viaria de la Unión	6
Artículo 9.Actos delegados	7
Artículo 10.Ejercicio de la delegación	7
Artículo 11.Revisión de la Directiva	7
Artículo 12.Transposición	7
Artículo 13.Entrada en vigor	8
Artículo 14.Destinatarios	8
ANEXO I.Elementos de datos necesarios para efectuar la búsqueda a que se refiere el art. 4, apartado 1	8
ANEXO II.PLANTILLA PARA LA CARTA DE INFORMACIÓN	9

FICHA TÉCNICA

Documentos posteriores que afectan a la presente disposición

Legislación

Incorporada , al ordenamiento español por dad.2 Ley 6/2014 de 7 abril 2014

Versión de texto vigente Texto actualmente vigente

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ^[1],

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ^[2],

Considerando lo siguiente:

(1) La mejora de la seguridad vial constituye uno de los objetivos centrales de la política de transportes de la Unión. La Unión sigue una política de mejora de la seguridad vial con el fin de reducir el número de muertos, heridos y daños materiales. Un elemento importante de esa política es la aplicación coherente de las sanciones por las infracciones de tráfico cometidas en la Unión, que ponen en peligro de forma considerable la seguridad vial.

(2) Sin embargo, debido a la falta de procedimientos adecuados, y no obstante las posibilidades que ofrecen la Decisión 2008/615/JAI del Consejo ^[3] y la Decisión 2008/616/JAI del Consejo ^[4] («las Decisiones Prüm»), las sanciones pecuniarias impuestas por determinadas infracciones de tráfico no suelen aplicarse si dichas infracciones se cometen con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que se cometió la infracción. La presente Directiva tiene por objetivo garantizar que incluso en tales casos se garantice la eficacia de la investigación de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

(3) En su Comunicación de 20 de julio de 2010, titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020», la Comisión destacaba que el cumplimiento de las normas de tráfico sigue siendo un factor clave para

[1] DO C 12 de 15.1.2015, p. 115.

[2] Posición del Parlamento Europeo de 11 de febrero de 2015 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 2 de marzo de 2015.

[3] Decisión 2008/615/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza (DO L 210 de 6.8.2008, p. 1).

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

establecer las condiciones encaminadas a conseguir una reducción considerable del número de fallecidos y heridos. El Consejo, en sus conclusiones de 2 de diciembre de 2010 sobre la seguridad vial, pidió asimismo que se examinara la conveniencia de que los Estados miembros reforzaran aún más el cumplimiento de las normas de tráfico y, si procede, a escala de la Unión. El Consejo pidió a la Comisión que examinase las posibilidades de armonizar, en su caso, las normas de tráfico en la Unión y de adoptar más medidas que faciliten la aplicación transfronteriza en relación con las infracciones de tráfico, en particular las relativas a accidentes de tráfico graves.

(4) El 19 de marzo de 2008, la Comisión aprobó una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se facilita la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial con arreglo al art. 71, apartado 1, letra c), del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea [actualmente, art. 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)]. No obstante, la Directiva 2011/82/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ^[5] fue adoptada con arreglo al art. 87, apartado 2, del TFUE. La sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de mayo de 2014 en el asunto C-43/12 ^[6] anuló la Directiva 2011/82/UE debido a que esta no podía adoptarse válidamente sobre la base del art. 87, apartado 2, del TFUE. La sentencia mantenía los efectos de la Directiva 2011/82/UE hasta la entrada en vigor, en un plazo razonable que no podía superar los doce meses desde la fecha en que se dictó la sentencia, de una nueva Directiva basada en el art. 91, apartado 1, letra c), del TFUE. Por consiguiente, se debe adoptar una nueva Directiva basándose en dicho artículo.

(5) Conviene fomentar una mayor convergencia de las medidas de control entre los Estados miembros y que la Comisión examine, a este respecto, la necesidad de elaborar normas comunes para el equipamiento automático destinado a los controles de seguridad vial.

(6) Conviene sensibilizar más a los ciudadanos de la Unión sobre las normas de seguridad vial vigentes en los distintos Estados miembros y sobre la aplicación de la presente Directiva, en particular mediante medidas adecuadas que aseguren que se ofrece suficiente información sobre las consecuencias de no respetar las normas de seguridad vial cuando se circula por un Estado miembro diferente del Estado miembro de matriculación.

(7) Para mejorar la seguridad vial en toda la Unión y garantizar el mismo trato a los conductores infractores, tanto residentes como no residentes, debe facilitarse la aplicación de la normativa con independencia del Estado miembro de matriculación del vehículo. Para ello, debe utilizarse un sistema de intercambio transfronterizo de información para determinados tipos de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, con independencia de su carácter administrativo o penal con arreglo al Derecho del Estado miembro de que se trate, que dé acceso al Estado miembro de la infracción a los datos de matriculación de vehículos del Estado miembro de matriculación.

(8) Un intercambio transfronterizo más eficiente de datos de matriculación de vehículos que facilite la identificación de los sospechosos de haber cometido una infracción de tráfico en materia de seguridad vial puede contribuir a potenciar el efecto disuasorio y a inducir un comportamiento más prudente de la parte del conductor de un vehículo registrado en un Estado miembro que no sea el Estado miembro de la infracción, lo que permitiría reducir el número de víctimas de accidentes de tráfico.

(9) Las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial contempladas en la presente Directiva no reciben un trato homogéneo en los Estados miembros. En algunos Estados miembros, dichas infracciones se tipifican como infracciones «administrativas» en virtud del Derecho nacional, mientras que en otros se tipifican como infracciones «penales». La presente Directiva debe aplicarse con independencia de la tipificación de dichas infracciones con arreglo al Derecho nacional.

(10) Los Estados miembros deben concederse recíprocamente el derecho de acceso a sus datos de matriculación de vehículos con el fin de mejorar el intercambio de información y de acelerar los procedimientos vigentes. Con tal fin, la presente Directiva debe incluir, en la medida de lo posible, las disposiciones sobre especificaciones técnicas y sobre la disponibilidad de un intercambio automático de datos establecidas en las Decisiones Prüm.

(11) La Decisión 2008/616/JAI especifica las características de seguridad de la aplicación informática existente y los requisitos técnicos correspondientes para el intercambio de datos de matriculación de vehículos. Sin perjuicio de la aplicabilidad general de dicha Decisión, estos elementos de seguridad y requisitos técnicos por motivos de eficacia reguladora y práctica, deben utilizarse a efectos de la presente Directiva.

(12) Las aplicaciones informáticas existentes deben constituir la base para el intercambio de datos con arreglo a la presente Directiva y, al mismo tiempo, facilitar la transmisión de informes de los Estados miembros a la Comisión. Tales aplicaciones deben establecer el intercambio rápido, seguro y confidencial entre los Estados miembros de determinados datos de matriculación de los vehículos. Debe aprovecharse la aplicación informática del Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción (Eucaris), que es obligatoria para los Estados miembros en virtud de las Decisiones Prüm, por lo que respecta a los datos de matriculación de vehículos. La Comisión debe informar sobre la evaluación del funcionamiento de las aplicaciones informáticas utilizadas a efectos de la presente Directiva.

(13) El uso de dichas aplicaciones informáticas debe limitarse a los procedimientos utilizados para el intercambio de información entre los puntos de contacto nacionales de los Estados miembros. Los procedimientos y los procesos automatizados en que vaya a usarse la información quedan al margen del ámbito de tales aplicaciones.

(14) La Estrategia de gestión de la información para la seguridad interior de la UE tiene por objeto hallar las soluciones más sencillas, fáciles de seguir y rentables para el intercambio de datos.

[5] Directiva 2011/82/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DO L 288 de 5.11.2011, p. 1).

[6] Sentencia del asunto C-43/12, Comisión/Parlamento y Consejo, ECLI:EU:C:2014:298.

(15) Los Estados miembros deben tener la posibilidad de ponerse en contacto con el propietario, el titular del vehículo o cualquier otra persona identificada como presunto autor de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial, para informarle de los procedimientos aplicables y de las consecuencias jurídicas de acuerdo con el Derecho del Estado miembro de la infracción. Al hacerlo, los Estados miembros deben contemplar la posibilidad de enviar la información sobre infracciones en materia de seguridad vial en la lengua del documento de matriculación del vehículo o en la lengua que con mayor probabilidad pueda comprender la persona de que se trate, a fin de garantizar que entiende bien la información que se le comunica. Los Estados miembros deben aplicar los procedimientos adecuados para garantizar que se informa únicamente a la persona interesada y no a un tercero. A tal efecto, los Estados miembros deben emplear modalidades similares a las adoptadas cuando efectúan el seguimiento de tales infracciones, incluidos, cuando proceda, medios tales como envíos certificados. Ello permitirá que dicha persona reaccione ante esa carta de información de un modo adecuado, concretamente solicitando información adicional, pagando la multa o ejerciendo sus derechos a la defensa, especialmente en caso de error en la identidad. Las actuaciones ulteriores se regulan en los instrumentos jurídicos aplicables, incluidos los instrumentos relativos a asistencia y reconocimiento mutuos, por ejemplo, la Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo ^[7].

(16) Los Estados miembros deben proporcionar una traducción equivalente por lo que respecta a la carta de información enviada por el Estado miembro de la infracción, conforme a lo dispuesto en la Directiva 2010/64/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ^[8].

(17) Con el fin de aplicar una política de seguridad vial encaminada a conseguir un alto nivel de protección de todos los usuarios de la red viaria de la Unión, y teniendo en cuenta la amplia diversidad de circunstancias existentes en la Unión, los Estados miembros deben actuar, sin perjuicio de otras políticas y legislaciones más rigurosas, para garantizar una mayor convergencia de las normas de tráfico y su aplicación entre Estados miembros. En el marco de su informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva, la Comisión debe examinar la necesidad de elaborar normas comunes con el fin de establecer métodos, prácticas y normas mínimas comparables a escala de la Unión, teniendo en cuenta la cooperación internacional y los acuerdos existentes en el ámbito de la seguridad vial, en particular la Convención de Viena sobre la circulación vial, de 8 de noviembre de 1968.

(18) En su informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva por parte de los Estados miembros, la Comisión debe examinar la necesidad de establecer criterios comunes para los procedimientos de seguimiento que deben aplicar los Estados miembros cuando no se abone el pago de una sanción pecuniaria, de conformidad con las normas y procedimientos de los Estados miembros. En este informe, la Comisión debe abordar asuntos tales como los procedimientos de transmisión, entre las autoridades competentes de los Estados miembros, de la resolución firme de imponer una sanción y/o una sanción pecuniaria, así como el reconocimiento y ejecución de la resolución firme.

(19) En la preparación de la revisión de la presente Directiva, la Comisión debe consultar a todas las partes interesadas pertinentes, tales como las autoridades encargadas de la aplicación de la seguridad vial y su normativa o los organismos competentes, las asociaciones de víctimas y otras organizaciones no gubernamentales activas en el ámbito de la seguridad vial.

(20) El refuerzo de la cooperación entre autoridades encargadas del cumplimiento de la ley debe llevar parejo el respeto de los derechos fundamentales, y en particular del derecho a la intimidad y a la protección de los datos personales, garantizados mediante regímenes especiales de protección de datos. Estos regímenes deben tener particularmente en cuenta la naturaleza específica del acceso transfronterizo a bases de datos en red. Es necesario que las aplicaciones informáticas que se establezcan permitan que el intercambio de información se realice en condiciones seguras y garanticen la confidencialidad de los datos transmitidos. Los datos recogidos en virtud de la presente Directiva no deben utilizarse con fines distintos de los estipulados en la misma. Los Estados miembros deben cumplir las obligaciones relativas a las condiciones de utilización y conservación temporal de los datos.

(21) El tratamiento de datos establecido en la presente Directiva es adecuado para alcanzar los objetivos legítimos perseguidos por ella en el ámbito de la seguridad vial, concretamente para garantizar un alto nivel de protección para todos los usuarios de la vía pública en la Unión al facilitar el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y, de este modo, facilitar la aplicación de sanciones y no exceder de lo que es apropiado y necesario para alcanzar dichos objetivos.

(22) Los datos relacionados con la identificación de un infractor son datos personales. La Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ^[9] debe aplicarse a las actividades de tratamiento efectuadas en la aplicación de la presente Directiva. Sin perjuicio de los requisitos de procedimiento en caso de recurso y de los mecanismos correspondientes del Estado miembro de que se trate, los interesados deben ser informados oportunamente, al recibir la notificación de la infracción, de sus derechos de acceso, rectificación y supresión de sus datos personales, así como del plazo legal máximo de conservación de dichos datos. En este contexto, el interesado debe también tener derecho a que se rectifiquen los datos personales incorrectos o a que se suprima sin demora cualquier dato que se haya registrado ilegalmente.

(23) En el marco de las Decisiones Prüm, el tratamiento de los datos de matriculación de vehículos que contengan datos personales está sujeto a las disposiciones específicas sobre protección de datos establecidas en la Decisión 2008/615/JAI. A este respecto, los Estados miembros tienen la posibilidad de aplicar esas disposiciones específicas a los datos personales que también se traten a los efectos

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

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

[9] 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 (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

de la presente Directiva siempre y cuando garanticen que el tratamiento de los datos relativos a todas las infracciones cubiertas por la presente Directiva cumpla las disposiciones nacionales de aplicación de la Directiva 95/46/CE.

(24) Debe posibilitarse la participación de terceros países en el intercambio de datos de matriculación de vehículos, a condición de que hayan celebrado un acuerdo con la Unión en tal sentido. Dicho acuerdo debe incluir las disposiciones necesarias en materia de protección de datos.

(25) La presente Directiva promueve los derechos y principios fundamentales reconocidos por la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, incluidos el respeto de la vida privada y familiar, la protección de datos personales, el derecho a un juicio justo, la presunción de inocencia y el derecho de defensa.

(26) A fin de alcanzar el objetivo del intercambio de información entre los Estados miembros por medios interoperables, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al art. 290 del TFUE por lo que respecta a la toma en consideración de los cambios importantes en las Decisiones Prüm o cuando así lo requieran actos jurídicos de la Unión directamente relacionados con la actualización del anexo I. Reviste especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

(27) La Comisión debe analizar la aplicación de la presente Directiva con miras a determinar otras medidas eficaces y eficientes destinadas a mejorar la seguridad vial. Sin perjuicio de la obligación de transponer la presente Directiva, Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido también deben cooperar con la Comisión en esta labor, cuando resulte procedente, para garantizar la presentación puntual y completa de informes sobre esta cuestión.

(28) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, garantizar un elevado nivel de protección para todos los usuarios de la red viaria en la Unión, al facilitar el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial que se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto de aquel en que se cometió la infracción, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y a los efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el art. 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(29) Dado que Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido, no estaban sujetos a la Directiva 2011/82/UE y, por lo tanto, no la transpusieron, es conveniente conceder a dichos Estados miembros un plazo suplementario suficiente para hacerlo.

(30) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el art. 28, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo^[10], emitió un dictamen el 3 de octubre de 2014.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1. Objetivo

La presente Directiva tiene por objeto garantizar un elevado nivel de protección para todos los usuarios de la vía pública en la Unión, al facilitar el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y la consiguiente aplicación de sanciones, cuando dichas infracciones se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto de aquel en que se cometió la infracción.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

La presente Directiva se aplicará a las siguientes infracciones de tráfico en materia de seguridad vial:

- a) exceso de velocidad;
- b) no utilización del cinturón de seguridad;
- c) no detención ante un semáforo en rojo;
- d) conducción en estado de embriaguez;
- e) conducir bajo la influencia de las drogas;
- f) no utilización del casco de protección;
- g) circulación por un carril prohibido;
- h) utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción.

Artículo 3. Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

[10] Reglamento (CE) nº 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

- a) «vehículo», todo vehículo de motor, incluidas las motocicletas, utilizado normalmente para el transporte de personas o bienes por carretera;
- b) «Estado miembro de la infracción», el Estado miembro en el que se cometió la infracción;
- c) «Estado miembro de matriculación», el Estado miembro en el que está matriculado el vehículo con el que se cometió la infracción;
- d) «exceso de velocidad», la superación los límites de velocidad vigentes en el Estado miembro de la infracción para la vía o el tipo de vehículo de que se trate;
- e) «no utilización del cinturón de seguridad», el incumplimiento de la obligación de usar el cinturón de seguridad o de utilizar un dispositivo de retención para niños con arreglo a la Directiva 91/671/CEE del Consejo ^[11] y al Derecho del Estado miembro de la infracción;
- f) «no detención ante un semáforo en rojo», la no detención ante un semáforo en rojo o cualquier otra señal de detención pertinente, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción;
- g) «conducción en estado de embriaguez», la conducción bajo los efectos del alcohol, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción;
- h) «conducción bajo los efectos de drogas», la conducción bajo los efectos de estupefacientes u otras sustancias con efectos similares, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción;
- i) «no utilización del casco de protección», la no utilización de un casco de protección, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción;
- j) «circulación por un carril prohibido», la utilización ilegal de una parte de la calzada, como el arcén, el carril reservado a los transportes públicos o un carril cerrado de manera temporal por motivos de congestión del tráfico o de obras públicas, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción;
- k) «utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción», la utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción;
- l) «punto de contacto nacional», la autoridad competente designada para el intercambio de datos de matriculación de vehículos;
- m) «búsqueda automatizada», un procedimiento de acceso en red para consultar las bases de datos de uno, varios o todos los Estados miembros o países participantes;
- n) «titular del vehículo», la persona a cuyo nombre está matriculado el vehículo, según la define el Derecho del Estado miembro de matriculación.

Artículo 4. Procedimiento para el intercambio de datos entre Estados miembros

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

- a) datos relativos a los vehículos, y
- b) datos relativos a los propietarios o titulares del vehículo.

Los datos contemplados en las letras a) y b) que sean necesarios para llevar a cabo la búsqueda se atenderán a lo dispuesto en el anexo I.

2. A los fines del intercambio de los datos a que se refiere el apartado 1, cada Estado miembro designará un punto de contacto nacional. Las competencias de los puntos de contacto nacionales se regirán por la normativa aplicable del Estado miembro de que se trate.

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

Dichas búsquedas se llevarán a cabo de acuerdo con los procedimientos descritos en el capítulo 3 del anexo de la Decisión 2008/616/JAI, salvo en lo referente al capítulo 3, punto 1, del anexo de la Decisión 2008/616/JAI, al que se aplicará el anexo I de la presente Directiva.

El Estado miembro de la infracción empleará, al amparo de la presente Directiva, los datos obtenidos para establecer quién es la persona responsable de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial enumeradas en el art. 2 de la presente Directiva.

4. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que el intercambio de información se efectúe por medios electrónicos interoperables sin intercambio de datos con otras bases de datos que no se utilicen para los fines de la presente Directiva. Los Estados miembros velarán por que este intercambio de información se lleve a cabo de manera rentable y segura. Los Estados miembros garantizarán la seguridad y protección de los datos transmitidos, en la medida de lo posible a través de aplicaciones

[11] Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos (DO L 373 de 31.12.1991, p. 26).

informáticas existentes, como la mencionada en el art. 15 de la Decisión 2008/616/JAI y las versiones modificadas de dichas aplicaciones, de acuerdo con el anexo I de la presente Directiva y el capítulo 3, puntos 2 y 3, del anexo de la Decisión 2008/616/JAI. Las versiones modificadas de las aplicaciones informáticas ofrecerán tanto el modo de intercambio en línea en tiempo real como el modo de intercambio por lotes, que servirá para el intercambio de múltiples solicitudes o respuestas en un solo mensaje.

5. Cada Estado miembro asumirá sus propios costes derivados de la administración, utilización y mantenimiento de las aplicaciones informáticas a que se refiere el apartado 4.

Artículo 5. Carta de información sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial

1. El Estado miembro de la infracción decidirá si incoa o no procedimientos derivados de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial enumeradas en el art. 2.

Cuando el Estado miembro de la infracción decida incoar dichos procedimientos, informará debidamente, de conformidad con su legislación nacional, al propietario, al titular del vehículo o a cualquier otra persona identificada como presunta autora de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

Esta información incluirá, según proceda conforme a su legislación nacional, las consecuencias jurídicas de la infracción en el territorio del Estado miembro de la infracción con arreglo a su Derecho.

2. Al enviar la carta de información al propietario, al titular del vehículo o a cualquier otra persona identificada como presunto autor de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial, el Estado miembro de la infracción incluirá, con arreglo a su Derecho, toda información pertinente, en particular la naturaleza de dicha infracción de tráfico en materia de seguridad vial, el lugar, la fecha y la hora en que se cometió, el título de las normas de la legislación nacional que se hayan infringido, así como la sanción y, si procede, los datos relativos al dispositivo empleado para detectar la infracción. A tal efecto, el Estado miembro de la infracción podrá utilizar la plantilla que figura en el anexo II.

3. En caso de que el Estado miembro de la infracción decida incoar procedimientos derivados de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial enumeradas en el art. 2, el Estado miembro de la infracción, con vistas a garantizar el respeto de los derechos fundamentales, enviará la carta de información en la lengua del documento de matriculación del vehículo, si se tiene acceso al mismo, o en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de matriculación.

Artículo 6. Transmisión de informes de los Estados miembros a la Comisión

Cada Estado miembro enviará un informe completo a la Comisión a más tardar el 6 de mayo de 2016 y cada dos años a partir de dicha fecha.

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

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

Artículo 7. Protección de datos

1. Se aplicarán a los datos personales tratados en virtud de la presente Directiva las disposiciones sobre protección de datos establecidas en la Directiva 95/46/CE.

2. En particular, cada Estado miembro velará por que, en un plazo adecuado, los datos personales tratados en virtud de la presente Directiva se rectifiquen cuando sean incorrectos, se supriman o se bloqueen si ya no se requieren, de conformidad con los arts. 6 y 12 de la Directiva 95/46/CE, y por que se fije un plazo límite para la conservación de los datos de conformidad con el art. 6 de dicha Directiva.

Los Estados miembros velarán por que todos los datos personales tratados en virtud de la presente Directiva se utilicen solo para los fines contemplados en el art. 1 de la presente Directiva, y por que los interesados tengan los derechos de información, acceso, rectificación, supresión y bloqueo y compensación y a disponer de vías de recurso judicial, iguales a los adoptados en la legislación nacional en cumplimiento de las disposiciones pertinentes de la Directiva 95/46/CE.

3. Toda persona interesada tendrá derecho a obtener información de cuáles son sus datos personales registrados en el Estado miembro de matriculación transmitidos al Estado miembro de la infracción, incluida la fecha de la solicitud y la autoridad competente del Estado miembro de la infracción.

Artículo 8. Información a los usuarios de la red viaria de la Unión

1. La Comisión dará a conocer en su sitio web una síntesis, en todas las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión, de las normas vigentes en los Estados miembros en el ámbito regulado por la presente Directiva. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión la información relativa a tales normas.

2. Los Estados miembros ofrecerán a los usuarios de la red viaria la información necesaria sobre las normas aplicables en sus territorios y las medidas de desarrollo de la presente Directiva en colaboración, entre otras organizaciones, con los organismos de seguridad vial, las organizaciones no gubernamentales que operan en el ámbito de la seguridad vial y los clubes del automóvil.

Artículo 9. Actos delegados

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al art. 10 en lo referente a la actualización del anexo I a la vista del progreso técnico, con el fin de tener en cuenta los cambios pertinentes en las Decisiones Prüm o cuando así lo requieran actos jurídicos de la Unión directamente relacionados con la actualización del anexo I.

Artículo 10. Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el art. 9 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 13 de marzo de 2015. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el art. 9 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Es especialmente importante que la Comisión siga su práctica habitual y proceda a las consultas adecuadas con expertos, incluidos los de los Estados miembros, antes de la adopción de estos actos delegados. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del art. 9 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 11. Revisión de la Directiva

Sin perjuicio de las disposiciones establecidas en el art. 12, apartado 1, párrafo segundo, la Comisión presentará, a más tardar el 7 de noviembre de 2016, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva por parte de los Estados miembros. En su informe, la Comisión se centrará, en particular, en los siguientes aspectos y presentará, si procede, propuestas para abordarlos:

- una valoración sobre si conviene añadir otras infracciones de tráfico en materia de seguridad vial al ámbito de la presente Directiva;
- una valoración sobre la eficacia de la presente Directiva en cuanto a la reducción del número de muertes en las carreteras de la Unión;
- una evaluación de la necesidad de elaborar normas comunes relativas al equipamiento automático de control y a los procedimientos. Se pide a la Comisión, en este contexto, que elabore a escala de la Unión directrices de seguridad vial en el marco de la política común de transporte para asegurar una mayor convergencia en la aplicación de las normas de tráfico en materia de seguridad vial por parte de los Estados miembros mediante métodos y prácticas comparables. Dichas directrices deberán cubrir al menos las infracciones enunciadas en las letras a) a d) del art. 2;

- una valoración de la necesidad de reforzar la ejecución de sanciones contra las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y proponer criterios comunes relativos a los procedimientos de seguimiento en caso de impago de una sanción pecuniaria, en el marco de todas las políticas pertinentes de la Unión, incluida la política común de transporte;

- las posibilidades de armonizar las normas de tráfico cuando proceda;
- una valoración de las aplicaciones informáticas mencionadas en el art. 4, apartado 4, con vistas a asegurar una aplicación adecuada de la presente Directiva y a garantizar un intercambio efectivo, rápido, seguro y confidencial de determinados datos de matriculación de los vehículos.

Artículo 12. Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 6 de mayo de 2015. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una 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.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, el Reino de Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte podrán aplazar la fecha mencionada en dicho párrafo hasta el 6 de mayo de 2017.

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

Artículo 13. Entrada en vigor

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

Artículo 14. Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

ANEXO I. Elementos de datos necesarios para efectuar la búsqueda a que se refiere el art. 4, apartado 1

Elemento	O/F(1)	Observaciones
Datos relativos al vehículo	O	
Estado miembro de matriculación	O	
Número de matrícula	O	[A(2)]
Datos relativos a la infracción	O	
Estado miembro de la infracción	O	
Fecha de referencia de la infracción	O	
Hora de referencia de la infracción	O	
Finalidad de la búsqueda	O	Código del tipo de infracción mencionado en el art. 2 1 = Exceso de velocidad 2 = Conducción en estado de embriaguez 3 = No utilización del cinturón de seguridad 4 = No detención ante un semáforo en rojo 5 = Circulación por un carril prohibido 10 = Conducción bajo los efectos de drogas 11 = No utilización del casco de protección 12 = Utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción

Elementos de datos proporcionados como resultado de la búsqueda efectuada en virtud del art. 4, apartado 1

Parte I. Datos de los vehículos

Elemento	O/F(3)	Observaciones
Número de matrícula	O	
Número de bastidor/NIV	O	
Estado miembro de matriculación	O	
Marca	O	[D.1(4)] por ejemplo, Ford, Opel, Renault
Modelo de vehículo	O	(D.3) por ejemplo, Focus, Astra, Megane
Código de categoría UE	O	(J) por ejemplo, ciclomotores, motocicletas, turismos

Parte II. Datos relativos a los propietarios o titulares de los vehículos

Elemento	O/F(5)	Observaciones
Datos relativos a los titulares del vehículo		[C.1(6)] Los datos se refieren al titular del certificado concreto de matriculación.
Apellidos de los titulares (Nombre de la empresa)	O	(C.1.1) Se utilizarán campos distintos para los apellidos, los infijos, los títulos, etc., y se comunicarán los apellidos en formato de impresión.
Nombre	O	(C.1.2) Se utilizarán campos distintos para los nombres de pila y las iniciales, y se comunicará el nombre en formato de impresión.
Dirección	O	(C.1.3) Se utilizarán campos distintos para la calle, el número de la casa y el anexo, el código postal, el lugar de residencia, el

		país de residencia, etc., y se comunicará la dirección en formato de impresión.
Sexo	F	Hombre, mujer
Fecha de nacimiento	O	
Persona jurídica	O	Particular, asociación, empresa, sociedad, etc.
Lugar de nacimiento	F	
Número de identificación	F	Un identificador que solo se aplique a la persona o empresa.
Datos relativos a los propietarios del vehículo		(C.2) Los datos se refieren al propietario del vehículo.
Apellidos de los propietarios (Nombre de la empresa)	O	(C.2.1)
Nombre	O	(C.2.2)
Dirección	O	(C.2.3)
Sexo	F	Hombre, mujer
Fecha de nacimiento	O	
Persona jurídica	O	Particular, asociación, empresa, sociedad, etc.
Lugar de nacimiento	F	
Número de identificación	F	Un identificador que solo se aplique a la persona o empresa.
		En el caso de los vehículos para desguace, vehículos o placas de matrícula robados o matrícula caducada, no se facilitará información sobre los propietarios o titulares. Se transmitirá, en su lugar, el mensaje «Información no desvelada».

(1) O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

(2) Códigos armonizados, véase la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

(3) O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

(4) Códigos armonizados, véase la Directiva 1999/37/CE.

(5) O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

(6) Códigos armonizados, véase la Directiva 1999/37/CE.

ANEXO II. PLANTILLA PARA LA CARTA DE INFORMACIÓN