



Council of the  
European Union

Brussels, 14 October 2014  
(OR. en, es)

14290/14

---

**Interinstitutional File:**  
2014/0218 (COD)

---

TRANS 478  
DAPIX 144  
ENFOPOL 315  
CODEC 2017  
INST 509  
PARLNAT 269

#### COVER NOTE

---

From:	Spanish Parliament
date of receipt:	9 October 2014
To:	General Secretariat of the Council of the European Union
Subject:	Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL facilitating cross-border exchange of information on road safety related traffic offences - Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality <sup>1</sup> - doc 12107 TRANS 373 DAPIX 103 ENFOPOL 225 CODEC 1659 COM (2014) 476

---

Delegations will find attached a copy of the above-mentioned letter.

---

<sup>1</sup> Translation(s) of the opinion may be available in English on the Interparliamentary EU information exchange Internet site (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>



CORTES GENERALES

**INFORME 39/2014 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 30 DE SEPTIEMBRE DE 2014, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LA PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR LA QUE SE FACILITA EL INTERCAMBIO TRANSFRONTERIZO DE INFORMACIÓN SOBRE INFRACCIONES DE TRÁFICO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2014) 476 FINAL] [2014/0218 (COD)]**

**ANTECEDENTES**

**A.** El Protocolo sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, anejo al Tratado de Lisboa de 2007, en vigor desde el 1 de diciembre de 2009, ha establecido un procedimiento de control por los Parlamentos nacionales del cumplimiento del principio de subsidiariedad por las iniciativas legislativas europeas. Dicho Protocolo ha sido desarrollado en España por la Ley 24/2009, de 22 de diciembre, de modificación de la Ley 8/1994, de 19 de mayo. En particular, los nuevos artículos 3 j), 5 y 6 de la Ley 8/1994 constituyen el fundamento jurídico de este informe.

**B.** La Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, ha sido aprobada por la Comisión Europea y remitida a los Parlamentos nacionales, los cuales disponen de un plazo de ocho semanas para verificar el control de subsidiariedad de la iniciativa, plazo que concluye el 20 de octubre de 2014.

**C.** La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 9 de septiembre de 2014, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente a la Diputada D.<sup>a</sup> María Paz Lago Martínez, y solicitando al Gobierno el informe previsto en el artículo 3 j) de la Ley 8/1994.

**D.** Se ha recibido informe del Gobierno. Este concluye que la Propuesta es conforme con el principio de subsidiariedad, ya que los objetivos de la Directiva, principalmente el de incrementar la seguridad vial mediante la identificación de los vehículos extranjeros que cometen infracciones de tráfico, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros (ni a nivel central ni a nivel regional y local) y pueden alcanzarse mejor a escala de la UE, debido a los efectos de la acción pretendida.

**E.** Se ha recibido informe del Parlamento Vasco que señala que la iniciativa es conforme al principio de subsidiariedad.



F. La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 30 de septiembre de 2014, aprobó el presente

### INFORME

1.- El artículo 5.1 del Tratado de la Unión Europea señala que *“el ejercicio de las competencias de la Unión se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad”*. De acuerdo con el artículo 5.3 del mismo Tratado, *“en virtud del principio de subsidiariedad la Unión intervendrá sólo en caso de que, y en la medida en que, los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión”*.

2.- La Propuesta legislativa analizada se basa en el artículo 91.1 c) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

*“1. Para la aplicación del artículo 90, y teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, establecerán:*

*(...)*

*c) medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes;”*

3.- La Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo del 19 de marzo de 2008, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial tenía como objetivo principal poner fin al anonimato de los conductores no residentes, y garantizar que las infracciones de tráfico cometidas por ellos no quedasen impunes, proporcionando a los Estados miembros acceso mutuo a sus respectivos datos de matriculación. Esto les permitía identificar a los conductores que cometían infracciones en el extranjero, garantizando de esta manera la igualdad de trato a los conductores residentes y no residentes.

Esta Propuesta de Directiva tenía como base jurídica el artículo 71 CE, apartado 1, letra c) que trata sobre el transporte y, que actualmente se corresponde con el artículo 91 TFUE, apartado 1, letra c).

4.- La Directiva 2011/82/UE fue adoptada el 25 de octubre de 2011. El Parlamento Europeo y el Consejo eligieron como base jurídica de la misma el artículo 87, apartado



2, del TFUE sobre políticas en materia de cooperación policial. Esta base jurídica llevó consigo que el Reino Unido, Irlanda y Dinamarca tuvieran, de conformidad con los protocolos nº 1 y nº 2 anejos a los Tratados, la posibilidad de no participar en la adopción de la presente Directiva, ni de estar vinculados ni sujetos a su aplicación.

- I. La Comisión respaldaba plenamente el contenido de la Directiva adoptada, pero decidió impugnar su base jurídica ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
- II. El Tribunal concluyó que, tanto en lo que se refiere a sus objetivos como a su contenido, puesto que la Directiva 2011/82/UE era una medida para mejorar la seguridad en los transportes de conformidad con el artículo 91, apartado 1, letra c) del TFUE, debería haber sido adoptada con arreglo a dicha disposición y, por consiguiente, no son de aplicación esos Protocolos por lo que deben eliminarse.

5.- Al igual que en el caso de la Directiva anulada, la presente Propuesta está en consonancia con las políticas de la Unión sobre la protección de la salud humana y del medio ambiente. También contempla la Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias.

- I. Antes de adoptar la Directiva anulada se consultó al Comité Económico y Social Europeo, al Supervisor Europeo de Protección de Datos y al Comité de las Regiones.
- II. La Propuesta debe hacer referencia a la Directiva 95/46/CE, tanto en general como en las disposiciones relativas a la rectificación, supresión, bloqueo y tiempo máximo de almacenamiento, ya que garantiza una protección de datos suficiente.

6.- Cabe destacar que en la presente Propuesta no hay otras repercusiones presupuestarias además de las ya mencionadas en la Directiva anulada.

## CONCLUSIÓN

**Por los motivos expuestos, la Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.**