

# BUTLLETÍ OFICIAL

## DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

X legislatura  
Període intermedi



Número 379  
4 d'agost de 2014

---

### SUMARI

---

#### 3. TRAMITACIONS EN CURS

##### 3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

##### 3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es facilita l'intercanvi transfronterer d'informació sobre infraccions de trànsit en matèria de seguretat vial

Tram. 295-00172/10

|                                      |       |
|--------------------------------------|-------|
| Text presentat                       | p. 3  |
| Tramesa a la Comissió                | p. 14 |
| Termini de formulació d'observacions | p. 14 |

#### NOTES

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals entrats al Registre. La reproducció dels textos presentats per la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea respecta també la compaginació de l'original.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

ISSN: 0213-7798 · Dipòsit legal: B-20.066-1980 · Imprès al Parlament  
[www.parlament.cat](http://www.parlament.cat)

## 3. TRAMITACIONS EN CURS

## 3.40. PROCEDIMENTS AMB RELACIÓ A LES INSTITUCIONS DE LA UNIÓ EUROPEA

## 3.40.02. PROCEDIMENTS DE PARTICIPACIÓ EN L'APLICACIÓ DELS PRINCIPIS DE SUBSIDIARIETAT I PROPORCIONALITAT PER LA UNIÓ EUROPEA

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es facilita l'intercanvi transfronterer d'informació sobre infraccions de trànsit en matèria de seguretat vial**

Tram. 295-00172/10

**Text presentat**

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 23.07.2014  
Reg. 75102 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 29.07.2014

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR LA QUE SE FACILITA EL

Bruselas, 18.7.2014  
COM(2014) 476 final  
2014/0218 (COD)

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)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

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)**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

**Motivación y objetivos de la propuesta**

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 artículo 71, apartado 1, del Tratado CE que trata sobre el transporte (actualmente, artículo 91 del TFUE). El objetivo principal de dicha Directiva era poner fin al anonimato de los conductores no residentes y garantizar que las infracciones de tráfico cometidas por ellos no quedasen impunes. Es por este motivo por el que la Directiva proporcionaba a los Estados miembros acceso mutuo a sus respectivos datos de matriculación de vehículos a través de una red electrónica de intercambio de datos. Esto les permitiría 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. Una vez que se conocen el nombre y la dirección del propietario del vehículo, se le envía una carta al presunto infractor, con arreglo al modelo establecido por la presente Directiva. El Estado miembro donde se haya cometido la infracción conservará su derecho de decidir sobre el curso que debe darse a la infracción de tráfico cometida.

La Directiva 2011/82/UE fue adoptada el 25 de octubre de 2011. El Parlamento Europeo y el Consejo eligieron como base jurídica el artículo 87, apartado 2, del TFUE sobre políticas en materia de cooperación policial. Veinticinco Estados miembros tenían que transponer dicha Directiva a más tardar el 7 de noviembre de 2013. Dinamarca, el Reino Unido e Irlanda decidieron, de conformidad con los Protocolos nº 21 y nº 22 anejos a los Tratados, no adoptar ni aplicar dicha Directiva.

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. En su sentencia de 6 de mayo de 2014 en el asunto C-43/12, Comisión contra Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea, el Tribunal anuló la Directiva 2011/82/UE, pero mantuvo su efecto hasta la entrada en vigor de la nueva Directiva con arreglo al artículo sobre el transporte del Tratado en un plazo de tiempo razonable, que no puede exceder los doce meses a partir de la fecha en que se dicte la sentencia.

Para cumplir con la sentencia mencionada con anterioridad, la Comisión elaboró esta propuesta de nueva Directiva fundamentada en la base jurídica correcta (artículo 91 del TFUE).

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

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 complementa la Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias. La presente Decisión establece un mecanismo de reconocimiento transfronterizo y la ejecución de resoluciones definitivas en materia de sanciones pecuniarias, entre las que se incluyen las infracciones de tráfico.

## **2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

La presente propuesta no contiene ningún elemento nuevo respecto de la Directiva anulada. Los cambios propuestos adaptan el texto anterior a su nueva base jurídica y, por lo tanto, no son de fondo. Esta es la razón por la que no se requirió ni una nueva consulta a las partes interesadas ni una actualización de la evaluación de impacto de la propuesta original de la Comisión<sup>1</sup>.

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.

El Comité Económico y Social Europeo emitió su dictamen el 17 de septiembre de 2008<sup>2</sup>. El Comité concluyó que la propuesta de la Directiva anulada era un instrumento eficaz para sancionar adecuadamente las infracciones cometidas en otro Estado miembro. Para que la Directiva sea más eficaz, se propuso ampliar la lista de infracciones. Además, el Comité instó al Consejo y a los Estados miembros a acompañar la Directiva con medidas urgentes para mejorar la eficacia y eficiencia en los controles y sanciones. Algunas de las propuestas de infracciones suplementarias se incluyeron en la Directiva adoptada.

El Supervisor Europeo de Protección de Datos (SEPD) emitió su dictamen el 8 de mayo de 2008<sup>3</sup>. El SEPD concluyó que la propuesta relativa a la Directiva anulada justificaba debidamente el establecimiento de un sistema de intercambio transfronterizo de información y limitaba adecuadamente la calidad de los datos que deben ser recogidos y transferidos. El SEPD hizo algunas recomendaciones con el fin de mejorar el texto. El SEPD no tenía ninguna objeción al empleo de una infraestructura ya existente para el intercambio de información en la medida en que limite la carga financiera o administrativa, pero insistió sobre el hecho de que esto no debe dar lugar a mecanismos de interoperabilidad con otras bases de datos. Algunas de las propuestas se incluyeron en la Directiva adoptada.

También se consultó al Comité de las Regiones sobre la propuesta, pero este decidió, el 17 de abril de 2008, no emitir dictamen.

## **3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA**

### **Resumen de la acción propuesta**

La propuesta es casi idéntica al texto de la Directiva anulada. Solo se han introducido pequeños cambios considerados estrictamente necesarios para cumplir con la sentencia del Tribunal. Por lo tanto, se cambió la base jurídica, se eliminaron los considerandos relativos a las disposiciones especiales aplicadas al Reino Unido, Irlanda y Dinamarca, así como también la declaración de la Comisión sobre la base jurídica, que ya no es pertinente. Además, se ha modificado la referencia relativa a las normas de protección de datos en el considerando 20 (considerando 19 de la Directiva anulada) y, en consecuencia, también se ha modificado su correspondiente artículo 7. En el artículo 4 se han racionalizado las referencias a las Decisiones Prüm, sin cambiar el contenido, y los apartados 2 y 3 se han reformulado

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia\\_carried\\_out/docs/ia\\_2008/sec\\_2008\\_0351\\_2\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2008/sec_2008_0351_2_en.pdf)

<sup>2</sup> DO C 77 de 31.03.2009, pp. 70-72.

<sup>3</sup> DO C 310 de 5.12.2008, p. 9.

para mejorar la estructura lógica del artículo. Se han actualizado las fechas de transposición y del ejercicio de poderes de delegación, así como las obligaciones de información. También se han introducido algunas pequeñas modificaciones para abordar cuestiones relativas a la elaboración de normas legislativas.

### **Base jurídica**

La base jurídica para la adopción de medidas a nivel de la UE en el ámbito de la seguridad vial es el artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE. De conformidad con este artículo «(...) el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario (...), establecerá: (...) (c) medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes». El Tribunal consideró que esta base jurídica era adecuada ya que el examen del contenido de las disposiciones de la Directiva 2011/82/UE confirmó que el sistema de intercambio de información entre las autoridades competentes de los Estados miembros establecido por dicha Directiva proporcionaba los medios para perseguir el objetivo de mejorar la seguridad vial y permitía a la Unión Europea alcanzar ese objetivo. 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 (véanse los apartados 44 a 46 de la sentencia).

### **Supresión de los considerandos relativos al Reino Unido, Irlanda y Dinamarca**

Como se contempla en los considerandos 22 y 23 de la Directiva anulada, el Reino Unido, Irlanda y Dinamarca tenían, 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. No obstante, como la presente propuesta se basa en el artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE, donde no son de aplicación esos Protocolos, ya que solo son de aplicación respecto al título V del TFUE, deben eliminarse dichos considerandos.

### **Protección de datos**

Como la Directiva anulada fue adoptada con arreglo al artículo 87, apartado 2, del TFUE, las normas de protección de datos se basaban en el régimen de protección de datos en el marco de la cooperación policial y judicial en materia penal como estipula la Decisión Marco 2008/977/JAI del Consejo, de 27 de noviembre de 2008, relativa a la protección de datos personales tratados en el marco de la cooperación policial y judicial en materia penal. Esto también se debe a que la Directiva 95/46/CE no se aplica a los datos personales tratados en el curso de una actividad que entra en el ámbito de la cooperación policial y judicial en materia penal (véase el artículo 3, apartado 2, de la presente Directiva).

No obstante, la presente propuesta está basada en el artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE y por consiguiente debe ser de aplicación la normativa general sobre la protección de datos establecida en 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<sup>4</sup>. Como consecuencia, la propuesta debe hacer referencia a la Directiva 95/46/CE, tanto en general como para las disposiciones relativas a la rectificación, supresión, bloqueo y tiempo máximo de almacenamiento, tal como se indica en el artículo 7 de la Directiva anulada. Ya no es necesario referirse a la normativa sobre la protección de datos en las Decisiones Prüm, dado que la Directiva 95/46/CE garantiza una protección de datos suficiente.

A la luz de las negociaciones en curso entre los colegisladores respecto de la propuesta de Reglamento de la Comisión sobre protección de datos para sustituir la Directiva 95/46/CE, y dependiendo del calendario y del resultado de los procedimientos, podría ser adecuado que se produjera un cambio de referencia antes de la adopción de la presente Directiva.

### **Principios de subsidiariedad y proporcionalidad**

La presente propuesta cumple los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, al igual que la Directiva anulada.

## **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

No hay otras repercusiones presupuestarias además de las ya mencionadas en la Directiva anulada.

## **5. ELEMENTOS FACULTATIVOS**

### **Espacio Económico Europeo**

La Directiva propuesta es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensiva al mismo.

<sup>4</sup> DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

2014/0218 (COD)

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 delEEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 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<sup>5</sup>,Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>6</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

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<sup>7</sup> y la Decisión 2008/616/JAI del Consejo<sup>8</sup> (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 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 artículo 71, apartado 91, letra c), del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea [actualmente, artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)]. No obstante, la Directiva 2011/82/UE del

---

<sup>5</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>6</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> 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).

Parlamento Europeo y del Consejo<sup>9</sup> fue adoptada con arreglo al artículo 87, apartado 2, del TFUE. Mediante su sentencia de 6 de mayo de 2014 en el asunto C-43/12<sup>10</sup>, el Tribunal de Justicia Europeo anuló la Directiva 2011/82/UE debido a que esta no podía adoptarse válidamente sobre la base del artículo 87, apartado 2, del TFUE. El Tribunal mantuvo los efectos de la Directiva 2011/82/UE hasta la entrada en vigor en un plazo razonable, que no puede exceder los doce meses desde la fecha en la que se dictó sentencia, de una nueva Directiva basada en el artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE. Como consecuencia, se debe adoptar una nueva Directiva con arreglo a 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 de la infracción, evitando así la mortalidad por 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 como infracciones «penales». La presente Directiva debe aplicarse con independencia de la tipificación de dichas infracciones con arreglo al Derecho nacional.
- (10) En el marco de las Decisiones Prüm, los Estados miembros se conceden 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. 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) 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.
- (12) El uso de las aplicaciones informáticas mencionadas 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.
- (13) 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.
- (14) 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

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> Sentencia del asunto C-43/12, Comisión contra Parlamento y Consejo, UE:C:2014:298.

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, incluidas, cuando proceda, medios tales como envíos certificados. Ello permitirá que dicha persona reaccione ante esa 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<sup>11</sup>.

- (15) Los Estados miembros deben contemplar la posibilidad de 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<sup>12</sup>.
- (16) 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.
- (17) En el marco de 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.
- (18) En la preparación de la revisión de la presente Directiva, la Comisión debe consultar a todas las partes interesadas pertinentes, tales como las autoridades o los organismos encargados de la aplicación de la seguridad vial y de su normativa, las asociaciones de víctimas y otras organizaciones no gubernamentales activas en el ámbito de la seguridad vial.
- (19) 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 que tengan 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.
- (20) El tratamiento de datos establecido en la presente Directiva es necesario y está justificado por 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. Esta disposición no sobrepasa los límites que impone el respeto del principio de proporcionalidad
- (21) Los datos relacionados con la identificación de un infractor son datos personales. La Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>13</sup> se aplica a las actividades de tratamiento efectuadas en la aplicación de la presente Directiva. Sin perjuicio de la observancia 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

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> 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).

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, y deben tener derecho a que se rectifiquen los datos personales incorrectos o a que se suprima sin demora cualquier dato que se haya registrado ilegalmente.

- (22) 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.
- (23) 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. La presente Directiva se deberá aplicar de acuerdo con estos derechos y principios.
- (24) 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 artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la toma en consideración de los cambios importantes en la Decisión 2008/615/JAI y la Decisión 2008/616/JAI o cuando así lo requieran actos jurídicos de la Unión directamente relacionados con la actualización del anexo I. Reviste especial importancia que la Comisión 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.
- (25) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos<sup>14</sup>, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de transposición, en aquellos casos en que esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.
- (26) 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 consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (27) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup>, emitió un dictamen el [...] <sup>16</sup>,

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 el 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;

<sup>14</sup> DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

<sup>15</sup> Reglamento (CE) n° 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).

<sup>16</sup> [...]

- c) no detención ante un semáforo en rojo;
- d) conducción en estado de embriaguez;
- e) conducción bajo los efectos de 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:

- 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 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<sup>17</sup> 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.

<sup>17</sup> 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).

#### *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 artículo 2, los Estados miembros permitirán a los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros a que se refiere el apartado 2 del presente artículo acceder a los siguientes datos de matriculación de vehículos, con posibilidad de efectuar búsquedas automatizadas de:

- 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. Cualquier búsqueda en forma de solicitud saliente será efectuada por el punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción a partir de un número de matrícula completo.

Dichas búsquedas serán efectuadas de conformidad con los procedimientos descritos en el capítulo 3, puntos 2 y 3, de la Decisión 2008/616/JAI.

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 artículo 2.

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. Los Estados miembros velarán por que dicho intercambio de información se realice de manera rentable y segura, garantizando la seguridad y la protección de los datos transmitidos, en la medida de lo posible, utilizando aplicaciones informáticas ya existentes, como aquella a que se refiere el artículo 15 de la Decisión 2008/616/JAI, y las versiones modificadas de dichas aplicaciones. 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 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 artículo 2.

En caso de que 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 artículo 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 de matriculación.

### *Artículo 6*

#### **Transmisión de informes de los Estados miembros a la Comisión**

Los Estados miembros enviarán 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 dicho informe completo se indicará el número de búsquedas automatizadas efectuadas por el Estado miembro de la infracción destinadas 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 el marco 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 artículos 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 artículo 6 de dicha Directiva.

Los Estados miembros velarán asimismo por que todos los datos personales tratados con arreglo a la presente Directiva se utilicen solo para los fines contemplados en el artículo 1, 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 artículo 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 importantes en la Decisión 2008/615/JAI y la Decisión 2008/616/JAI 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 a que se refiere el artículo 9 se confieren a la Comisión por un período de cinco años a partir de [la fecha de publicación de la presente Directiva]. La Comisión elaborará un informe sobre esa 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 artículo 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. 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 artículo 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**

A más tardar el 7 de noviembre de 2016, la Comisión presentará 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 por no respetar límites de velocidad, conducir en estado de embriaguez, no hacer uso del cinturón de seguridad y no detenerse ante un semáforo en rojo;
- 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 artículo 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 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 principales de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 13*

##### **Entrada en vigor**

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

*Artículo 14***Destinatarios**

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*

*N. de la R.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.*

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió d'Interior.  
Acord: Mesa del Parlament, 29.07.2014.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (de l'1.09.2014 al 04.09.2014).  
Finiment del termini: 05.09.2014; 09:30 h.  
Acord: Mesa del Parlament, 29.07.2014.

---