Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/3237

30.12.2024

# ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2024/3237 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**της 19ης Δεκεμβρίου 2024**

**για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ),

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [3] διευκολύνει τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις και, ως εκ τούτου, μειώνει την ατιμωρησία των παραβατών που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι. Η αποτελεσματική διασυνοριακή διερεύνηση των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων και η επιβολή κυρώσεων βελτιώνει την οδική ασφάλεια, καθώς ενθαρρύνει τους οδηγούς που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι να διαπράττουν λιγότερες παραβάσεις και να οδηγούν με μεγαλύτερη ασφάλεια.

(2) Η γνώση εκ μέρους των πολιτών της Ένωσης των ισχυόντων κανόνων οδικής ασφάλειας, των εφαρμοστέων κυρώσεων στα διάφορα κράτη μέλη και της μεγάλης πιθανότητας επιβολής αναπόφευκτων κυρώσεων προάγει την οδική ασφάλεια και μειώνει τον αριθμό των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων και των κινδύνων οδικής κυκλοφορίας.

(3) Η εμπειρία των αρχών επιβολής του νόμου που συμμετέχουν στη διερεύνηση σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων έχει δείξει ότι η τρέχουσα διατύπωση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 δεν διευκολύνει στον επιθυμητό βαθμό την αποτελεσματική διερεύνηση των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που διαπράττονται από οδηγούς που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι και την επιβολή χρηματικών ποινών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη σχετική ατιμωρησία των οδηγών που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι και έχει αρνητικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια στην Ένωση. Επιπλέον, τα θεμελιώδη και τα δικονομικά δικαιώματα των οδηγών που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι δεν γίνονται πάντοτε σεβαστά στο πλαίσιο διασυνοριακών διερευνήσεων, ιδίως λόγω έλλειψης διαφάνειας στον καθορισμό του ύψους των χρηματικών ποινών και στις διαδικασίες προσφυγής. Ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της διερεύνησης σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που διαπράττονται με οχήματα ταξινομημένα σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση («κράτος μέλος της παράβασης»). Αυτό θα συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για μείωση του αριθμού νεκρών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς προσεγγίζοντας το μηδέν έως το 2050 και θα ενισχύσει την προστασία των θεμελιωδών και των δικονομικών δικαιωμάτων των οδηγών που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι.

(4) Στο οικείο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 με τίτλο «Next steps towards “Vision Zero”» (Επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών») της 19ης Ιουνίου 2019, η Επιτροπή επανέλαβε τη δέσμευσή της για την επίτευξη του φιλόδοξου στόχου για σχεδόν μηδενικούς θανάτους και μηδενικούς σοβαρούς τραυματισμούς στο

[1] ΕΕ C 228 της 29.6.2023, σ. 154.
[2] Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Απριλίου 2024 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2024.
[3] Οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2015, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9).

οδικό δίκτυο της Ένωσης έως το 2050 («όραμα μηδενικών απωλειών») και του μεσοπρόθεσμου στόχου για μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών κατά 50 % έως το 2030, ο οποίος είχε τεθεί αρχικά στη διακήρυξη της Βαλέτα για την οδική ασφάλεια που εγκρίθηκε από τους Υπουργούς Μεταφορών των κρατών μελών της Ένωσης στις 29 Μαρτίου 2017. Για την επίτευξη των εν λόγω στόχων, η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της της 9ης Δεκεμβρίου 2020 με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος», εξέθεσε την πρόθεσή της να αναθεωρήσει την οδηγία (ΕΕ) 2015/413.

(5) Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 θα πρέπει να επεκταθεί και σε άλλες σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις, ώστε να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση των οδηγών. Λαμβάνοντας υπόψη τη νομική βάση επί της οποίας εκδόθηκε η οδηγία (ΕΕ) 2015/413, και συγκεκριμένα το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), οι παραβάσεις που πρέπει να προστεθούν στην εν λόγω οδηγία θα πρέπει να καταδεικνύουν άμεση σύνδεση με την οδική ασφάλεια με την αντιμετώπιση επικίνδυνων και απερίσκεπτων συμπεριφορών που συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για τους χρήστες του οδικού δικτύου. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζει την τεχνική πρόοδο όσον αφορά τον αυτόματο εντοπισμό σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων.

(6) Οι σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις χαρακτηρίζονται είτε ως διοικητικές είτε ως ποινικές παραβάσεις σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Ως εκ τούτου, ανάλογα με τις εφαρμοστέες εθνικές διαδικασίες, τέτοιες παραβάσεις ενδέχεται να οδηγούν σε διαδικασίες που κινούνται από διοικητικές ή δικαστικές αρχές ενώπιον δικαστηρίων που έχουν δικαιοδοσία σε διοικητικές ή ποινικές υποθέσεις. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι διώξεις των εν λόγω σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων διεξάγονται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο μαζικών διεκπεραιώσεων, γεγονός που εμποδίζει την αποτελεσματική εφαρμογή και/ή την έκδοση ευρωπαϊκής εντολής έρευνας σε περιπτώσεις που απαιτείται η ακριβής ταυτοποίηση του οδηγού ως προϋπόθεση για την επιβολή της σχετικής κύρωσης από το δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης. Οι προϋποθέσεις για την έκδοση ευρωπαϊκής εντολής έρευνας που ορίζονται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2014/41/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) δεν πληρούνται στις περισσότερες περιπτώσεις και, ως εκ τούτου, η εν λόγω οδηγία δεν μπορεί να εφαρμοστεί, ιδίως όταν οι παραβάσεις χαρακτηρίζονται διοικητικές. Στο πλαίσιο αυτό, οι εθνικές αρχές του κράτους μέλους της παράβασης, προκειμένου να είναι σε θέση να ταυτοποιούν τους παραβάτες με τον βαθμό βεβαιότητας που απαιτεί το οικείο εθνικό δίκαιο, θα πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους μια αποτελεσματική διαδικασία για να αιτούνται αμοιβαία συνδρομή από τις σχετικές εθνικές αρχές του κράτους μέλους στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα με το οποίο διαπράχθηκε η παράβαση («κράτος μέλος ταξινόμησης») ή του κράτους μέλους κατοικίας του ενδιαφερόμενου προσώπου. Η διαδικασία αυτή θα πρέπει να βασίζεται σε σαφώς καθορισμένα μέτρα, τα οποία δεν θίγουν σοβαρά τα δικαιώματα των ενδιαφερόμενων προσώπων. Κάτι τέτοιο, ωστόσο, δεν θα πρέπει να λειτουργεί αρνητικά όταν σε μεμονωμένες περιπτώσεις τεκμαίρεται ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή της οδηγίας 2014/41/ΕΕ, οπότε και θα πρέπει να εφαρμόζονται οι διαδικασίες που καθορίζονται στην εν λόγω οδηγία από τα κράτη μέλη που δεσμεύονται από αυτήν. Υπενθυμίζεται ότι η δικαστική συνεργασία σε ποινικές υποθέσεις ρυθμίζεται από ειδικό νομικό πλαίσιο της Ένωσης, το οποίο θεμελιώνεται στην αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των δικαστικών αποφάσεων και διαταγών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο η εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία, να μην υπονομεύει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που απορρέουν από άλλο εφαρμοστέο ενωσιακό νομοθέτημα σε ποινικές υποθέσεις, και ιδίως από την απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου ([5]) όσον αφορά την αμοιβαία αναγνώριση των χρηματικών ποινών, την οδηγία 2014/41/ΕΕ όσον αφορά τις διαδικασίες συγκέντρωσης αποδεικτικών στοιχείων και το άρθρο 5 της σύμβασης που καταρτίστηκε από το Συμβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 34 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, για την αμοιβαία δικαστική συνδρομή επί ποινικών υποθέσεων μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([6]) όσον αφορά τις διαδικασίες αποστολής και επίδοσης διαδικαστικών εγγράφων. Επιπλέον, οι ποινικές διαδικασίες που απαιτούν ειδικές εγγυήσεις για τα ενδιαφερόμενα άτομα, τις δικονομικές εγγυήσεις για υπόπτους και κατηγορουμένους, οι οποίες κατοχυρώνονται στις οδηγίες 2010/64/ΕΕ ([7]), 2012/13/ΕΕ ([8]),

([4]) Οδηγία 2014/41/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, περί της ευρωπαϊκής εντολής έρευνας σε ποινικές υποθέσεις (ΕΕ L 130 της 1.5.2014, σ. 1).

([5]) Απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης επί χρηματικών ποινών (ΕΕ L 76 της 22.3.2005, σ. 16).

([6]) ΕΕ C 197 της 12.7.2000, σ. 3.

([7]) Οδηγία 2010/64/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με το δικαίωμα σε διερμηνεία και μετάφραση κατά την ποινική διαδικασία (ΕΕ L 280 της 26.10.2010, σ. 1).

([8]) Οδηγία 2012/13/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2012, σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 142 της 1.6.2012, σ. 1).

2013/48/ΕΕ ([9]), (ΕΕ) 2016/343 ([10]), (ΕΕ) 2016/800 ([11]) και (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([12]), ομοίως δεν θα πρέπει να θίγονται από την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413.

(7) Θα πρέπει να καθοριστούν οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες των εθνικών σημείων επαφής, ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη συνεργασία τους με όλες τις αρμόδιες αρχές που εμπλέκονται στη διερεύνηση των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία. Τα εθνικά σημεία επαφής θα πρέπει να είναι πάντα στη διάθεση των εν λόγω αρμόδιων αρχών και να απαντούν στις αιτήσεις τους χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Αυτό θα πρέπει να συμβαίνει ανεξάρτητα από τη φύση της παράβασης ή το νομικό καθεστώς της αρμόδιας αρχής, και ιδίως ανεξάρτητα από το αν η αρμόδια αρχή έχει εθνική ή υποεθνική ή τοπική αρμοδιότητα.

(8) Τα βασικά στοιχεία του συστήματος διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών που θεσπίστηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2015/413 έχουν αποδειχθεί αποτελεσματικά. Ωστόσο, απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις και προσαρμογές για την αντιμετώπιση ζητημάτων που προκύπτουν από ελλιπή, εσφαλμένα ή ανακριβή δεδομένα. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επιβληθούν στα κράτη μέλη περαιτέρω υποχρεώσεις όσον αφορά την ανάγκη να παραμένουν ορισμένα δεδομένα στις σχετικές βάσεις δεδομένων διαθέσιμα και επικαιροποιημένα, ώστε να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της ανταλλαγής πληροφοριών.

(9) Επί του παρόντος, ορισμένα κράτη μέλη βρίσκονται ενώπιον του φαινομένου διάπραξης σοβαρών σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων με αυτοκίνητα που έχουν ενοικιαστεί σε άλλα κράτη μέλη. Οι οδηγοί αυτών των ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων που διαπράττουν σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση μένουν ατιμώρητοι, επειδή είναι σε θέση να εκμεταλλεύονται τις διαφορές μεταξύ των κανόνων στα διάφορα κράτη μέλη, καθώς και ελλείψεις όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών και την αμοιβαία συνδρομή.

(10) Θα πρέπει να επιτρέπεται στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης να διενεργεί αυτόματες αναζητήσεις στα μητρώα οχημάτων για την ανάκτηση δεδομένων σχετικά με τους τελικούς χρήστες οχημάτων, όταν οι εν λόγω πληροφορίες είναι ήδη διαθέσιμες. Επιπλέον, θα πρέπει να καθοριστεί χρονικό διάστημα διατήρησης των δεδομένων που αφορούν την ταυτότητα των προηγούμενων κατόχων, ιδιοκτητών και τελικών χρηστών των οχημάτων, ώστε να παρέχονται στις αρχές οι κατάλληλες πληροφορίες που χρειάζονται για τη διερεύνηση.

(11) Το ενδιαφερόμενο πρόσωπο ενδέχεται να μην είναι εξοικειωμένο με το νομικό σύστημα του κράτους μέλους της παράβασης ή να μη μιλά την επίσημη γλώσσα ή τις επίσημες γλώσσες του και, ως εκ τούτου, τα θεμελιώδη και τα δικονομικά δικαιώματα των ενδιαφερόμενων προσώπων θα πρέπει να διασφαλίζονται καλύτερα. Για την επίτευξη του εν λόγω στόχου, θα πρέπει να θεσπιστούν υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για το περιεχόμενο της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης και να μην χρησιμοποιείται πλέον το ισχύον υπόδειγμα της ενημερωτικής επιστολής που περιέχει μόνο βασικές πληροφορίες, όπως καθορίζεται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413.

(12) Κατ' ελάχιστον, η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης θα πρέπει να διατυπώνεται σε γλώσσα που είναι κατανοητή από πρόσωπα χωρίς νομική κατάρτιση και να περιλαμβάνει αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τον νομικό χαρακτηρισμό και τις νομικές συνέπειες της σχετικής με την ασφάλεια τροχαίας παράβασης, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη ότι οι κυρώσεις για τις παραβάσεις που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία μπορεί να έχουν μη χρηματικό χαρακτήρα, όπως περιορισμοί στο δικαίωμα οδήγησης του παραβάτη. Τα δικαιώματα υπεράσπισης θα πρέπει επίσης να υποστηρίζονται με την παροχή λεπτομερών πληροφοριών σχετικά με τον τόπο, τον χρόνο και τον τρόπο άσκησης των δικαιωμάτων αυτών στο κράτος μέλος της παράβασης. Στο πλαίσιο αυτό, οι μη μόνιμοι κάτοικοι θα πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο για να καταφύγουν σε έννομα μέσα, για παράδειγμα να ασκήσουν προσφυγή. Κατά περίπτωση, θα πρέπει επίσης να παρέχεται περιγραφή των ερήμην διαδικασιών, καθώς το ενδιαφερόμενο πρόσωπο ενδέχεται να μην σχεδιάζει να επιστρέψει στο κράτος μέλος της παράβασης για να συμμετάσχει στη διαδικασία. Οι επιλογές πληρωμής και οι τρόποι μετριασμού του όγκου των κυρώσεων θα πρέπει επίσης να παρουσιάζονται με εύληπτο τρόπο, προκειμένου να κινητροδοτείται η εθελοντική συνεργασία. Τέλος, δεδομένου ότι η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης θα πρέπει να είναι το πρώτο έγγραφο που λαμβάνει το ενδιαφερόμενο πρόσωπο, θα πρέπει να περιέχει τις πληροφορίες που καθορίζονται στο άρθρο 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

([9]) Οδηγία 2013/48/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2013, σχετικά με το δικαίωμα πρόσβασης σε δικηγόρο στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας και διαδικασίας εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης, καθώς και σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης τρίτου προσώπου σε περίπτωση στέρησης της ελευθερίας του και με το δικαίωμα επικοινωνίας με τρίτα πρόσωπα και με προξενικές αρχές κατά τη διάρκεια της στέρησης της ελευθερίας (ΕΕ L 294 της 6.11.2013, σ. 1).

([10]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/343 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, για την ενίσχυση ορισμένων πτυχών του τεκμηρίου αθωότητας και του δικαιώματος παράστασης του κατηγορουμένου στη δίκη του στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας (ΕΕ L 65 της 11.3.2016, σ. 1).

([11]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/800 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τις δικονομικές εγγυήσεις για τα παιδιά που είναι ύποπτοι ή κατηγορούμενοι στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 1).

([12]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2016, σχετικά με τη δικαστική αρωγή για υπόπτους και κατηγορουμένους στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών και για καταζητουμένους σε διαδικασίες εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης (ΕΕ L 297 της 4.11.2016, σ. 1).

Συμβουλίου ([13]), οι οποίες, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 στοιχείο δ) της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με την πηγή προέλευσης των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και πληροφορίες που καθορίζονται στα άρθρα 13 και 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([14]). Οι εν λόγω πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται στην κοινοποίηση τροχαίας παράβασης είτε άμεσα είτε μέσω παραπομπής στον τόπο στον οποίο διατίθενται. Τα κράτη μέλη χρειάζεται να βοηθούν τους χρήστες του οδικού δικτύου να επαληθεύουν τη γνησιότητα των κοινοποιήσεων τροχαίων παραβάσεων και των εγγράφων επακολούθησης. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη χρειάζεται να κοινοποιούν μεταξύ τους και στην Επιτροπή, με ασφαλή μέσα, τα υποδείγματα των κοινοποιήσεων τροχαίων παραβάσεων και των εγγράφων επακολούθησης που εκδίδουν οι οικείες αρμόδιες αρχές και χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές υποθέσεις. Τα κράτη μέλη χρειάζεται επίσης να αλληλοενημερώνονται σχετικά με τις αρμόδιες αρχές που έχουν το δικαίωμα να εκδίδουν τις εν λόγω κοινοποιήσεις τροχαίας παράβασης και τα εν λόγω έγγραφα επακολούθησης.

(13) Όταν γίνεται επιτόπιος έλεγχος οδηγού που δεν είναι μόνιμος κάτοικος στο πλαίσιο οδικού ελέγχου και η εν λόγω ενέργεια οδηγεί στην έναρξη διαδικασιών επακολούθησης που αφορούν σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση, η κοινοποίηση της τροχαίας παράβασης θα πρέπει να αποστέλλεται στον οδηγό που δεν είναι μόνιμος κάτοικος. Στις περιπτώσεις επιτόπιων ελέγχων σε σχέση με τη διάπραξη σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης από τον οδηγό που δεν είναι μόνιμος κάτοικος και όταν η αρμόδια αρχή έχει επιβάλει την κύρωση που σχετίζεται με την τελεσθείσα παράβαση, υποχρεώνοντας τον οδηγό που δεν είναι μόνιμος κάτοικος να καταβάλει το πρόστιμο επιτόπου, θα πρέπει να παρέχονται επιτόπου στον οδηγό που δεν είναι μόνιμος κάτοικος μόνον ορισμένα ουσιώδη στοιχεία της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης.

(14) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το ενδιαφερόμενο πρόσωπο είναι αυτό που πράγματι λαμβάνει την κοινοποίηση της τροχαίας παράβασης και τυχόν έγγραφα επακολούθησης και να αποφευχθεί η εσφαλμένη εμπλοκή μη ενδιαφερόμενων τρίτων μερών, θα πρέπει να θεσπιστούν κανόνες στην παρούσα οδηγία σχετικά με την επίδοση της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης και των εγγράφων επακολούθησης.

(15) Τόσο η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης όσο και τυχόν ουσιώδη έγγραφα επακολούθησης θα πρέπει να αποστέλλονται στη γλώσσα της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος. Στις περιπτώσεις εκείνες που η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης και έγγραφα επακολούθησης αποστέλλονται σε γλώσσα που δεν κατανοεί το ενδιαφερόμενο πρόσωπο, θα πρέπει αυτό να έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να λάβει τα έγγραφα επακολούθησης σε μια επιπλέον επίσημη γλώσσα των θεσμικών οργάνων της Ένωσης της επιλογής του, πέραν της γλώσσας της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης θα πρέπει να κάνει δεκτό το αίτημα αυτό.

(16) Θα πρέπει να προβλέπεται αποτελεσματική νομική εξέταση σε περίπτωση που οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους της παράβασης δεν συμμορφώνονται με τα γλωσσικά πρότυπα και τους κανόνες για την επίδοση εγγράφων που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία και το αντίστοιχο εθνικό τους δίκαιο.

(17) Στις περιπτώσεις που το ενδιαφερόμενο πρόσωπο δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί με τον βαθμό βεβαιότητας που απαιτεί το δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης με βάση τις πληροφορίες που αποκτήθηκαν από το μητρώο οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται προκειμένου να εξακριβώσουν την ταυτότητα του ενδιαφερόμενου προσώπου. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να καθιερωθεί διαδικασία αμοιβαίας συνδρομής με σκοπό την ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου, είτε μέσω αίτησης επιβεβαίωσης, βάσει πληροφοριών που έχει ήδη στη διάθεσή της η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης, είτε μέσω αιτήματος για τη διενέργεια στοχευμένης έρευνας από τις σχετικές αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας.

(18) Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να χρησιμοποιούν τυποποιημένο ηλεκτρονικό έντυπο για την αίτηση αμοιβαίας συνδρομής και τη σχετική απάντηση, προκειμένου να παρέχουν τις πρόσθετες πληροφορίες που ζητούνται από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης και που είναι απαραίτητες για την ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν τα οικεία εθνικά σημεία επαφής, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η άκρως ασφαλής και αποτελεσματική διαβίβαση τόσο των εξερχόμενων αιτήσεων αμοιβαίας συνδρομής, όσο και των εισερχόμενων απαντήσεων σε αυτές. Οι αιτούμενες πληροφορίες θα πρέπει να συγκεντρώνονται χωρίς καμία αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σε κάθε περίπτωση εντός των προθεσμιών που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία. Κατά τη συγκέντρωση των πληροφοριών και την απάντηση στην αίτηση συνδρομής, το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας που έχει λάβει το αίτημα λαμβάνει υπόψη τόσο την ανάγκη έγκαιρης ενημέρωσης του ενδιαφερόμενου προσώπου, όσο και την ανάγκη του κράτους μέλους της παράβασης που έχει υποβάλει την αίτηση να είναι σε θέση να λάβει εγκαίρως τα αναγκαία μέτρα, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη τις προθεσμίες παραγραφής που προβλέπει το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης.

([13]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της απόφασης-πλαίσιο 2008/977/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 89).

([14]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

(19) Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας θα πρέπει να προσδιορίζει συγκεκριμένα τους λόγους για τους οποίους μπορεί να αρνηθεί την παροχή αμοιβαίας συνδρομής για την ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου. Ειδικότερα, θα πρέπει να θεσπιστούν διασφαλίσεις, ώστε να αποφεύγεται η αποκάλυψη της ταυτότητας προστατευόμενων προσώπων, όπως είναι οι προστατευόμενοι μάρτυρες, κατά την παροχή αμοιβαίας συνδρομής.

(20) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τις ίδιες εθνικές διαδικασίες που θα χρησιμοποιούσαν εάν η σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση είχε διαπραχθεί από μόνιμο κάτοικό τους, προκειμένου να ταυτοποιηθεί το ενδιαφερόμενο πρόσωπο που δεν είναι μόνιμος κάτοικός τους. Η ασφάλεια δικαίου θα πρέπει να ενισχυθεί όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής συγκεκριμένων μέτρων που λαμβάνονται στο πλαίσιο των εν λόγω διαδικασιών, ιδίως όσον αφορά έγγραφα που απαιτούν την επιβεβαίωση ή την άρνηση τέλεσης της παράβασης ή που επιβάλλουν υποχρεώσεις στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα να συνεργάζονται για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου. Δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να παράγουν τα ίδια έννομα αποτελέσματα για τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα, όπως και στις εγχώριες υποθέσεις, τα εν λόγω πρόσωπα θα πρέπει επίσης να απολαύουν των θεμελιωδών και των δικονομικών δικαιωμάτων στο ίδιο επίπεδο.

(21) Όταν το ενωσιακό ή το εθνικό δίκαιο προβλέπει ρητά την πρόσβαση ή τη δυνατότητα ανταλλαγής πληροφοριών από άλλες εθνικές ή ενωσιακές βάσεις δεδομένων για τους σκοπούς της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανταλλάσσουν πληροφορίες αξιοποιώντας τις εν λόγω βάσεις δεδομένων, με παράλληλο σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων των ενδιαφερόμενων προσώπων που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι.

(22) Στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η παράδοση εγγράφων με απλή ταχυδρομική επιστολή, με συστημένη επιστολή, με ή χωρίς υποχρέωση υπογραφής από τον παραλήπτη, ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης θα πρέπει να μπορεί να βασιστεί στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας για την επίδοση των εγγράφων και των κοινοποιήσεων στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο σύμφωνα με το οικείο εθνικό δίκαιο που διέπει την επίδοση εγγράφων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν τα οικεία εθνικά σημεία επαφής προκειμένου να καθίσταται δυνατή η ασφαλής και αποτελεσματική διαβίβαση τόσο της εξερχόμενης αίτησης παράδοσης διαδικαστικών εγγράφων, όσο και της εισερχόμενης απάντησης σε αυτήν.

(23) Είναι αναγκαίο να επισημανθεί ότι υπάρχει σημαντικό πρόβλημα μη επιβολής του νόμου όσον αφορά σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις που διαπράττουν μη μόνιμοι κάτοικοι και ότι η τροποποίηση του άρθρου 1 της απόφασης-πλαισίου 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου που περιέχει τον ορισμό απόφασης ενδέχεται να μην επαρκεί για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος.

(24) Δεδομένου ότι η απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ δεν έχει καταρτιστεί ειδικά για τη μαζική διεκπεραίωση σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων, για τις οποίες οι μικρές χρηματικές κυρώσεις θεωρούνται συχνά διοικητικές, και προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση μεταχείριση των οδηγών που είναι μόνιμοι κάτοικοι και εκείνων που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικές διατάξεις στην παρούσα οδηγία ώστε να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα διασυνοριακής επιβολής διοικητικών αποφάσεων που αφορούν πρόστιμα οδικής κυκλοφορίας και παροχής αμοιβαίας συνδρομής όσον αφορά την εν λόγω επιβολή. Αυτό δεν αποκλείει την εφαρμογή της απόφασης-πλαισίου 2005/214/ΔΕΥ.

(25) Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, πρόκειται να προβεί σε επανεξέταση των λύσεων διασυνοριακής ηλεκτρονικής πρόσβασης σε μητρώα σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που τελούν υπό τη διαχείριση εθνικών αρχών, με σκοπό την αξιολόγηση τρόπων με τους οποίους θα βελτιωθεί η πρόσβαση των πολιτών στις κοινοποιήσεις τροχαίων παραβάσεων και στα έγγραφα επακολούθησης που τους απευθύνονται.

(26) Το αίτημα δημοσιοποίησης των δεδομένων ταξινόμησης των οχημάτων θα πρέπει να υποβάλλεται και η ανταλλαγή των στοιχείων δεδομένων σε διασυνοριακές υποθέσεις θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω ενιαίου ηλεκτρονικού συστήματος. Ως εκ τούτου, με βάση το ήδη υφιστάμενο τεχνικό πλαίσιο, η αυτόματη αναζήτηση δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 θα πρέπει να πραγματοποιείται μόνο μέσω της χρήσης της άκρως ασφαλούς εφαρμογής λογισμικού του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS) και των τροποποιημένων εκδόσεων της εν λόγω εφαρμογής λογισμικού. Η εν λόγω εφαρμογή λογισμικού θα πρέπει να επιτρέπει την ταχεία, οικονομικά αποδοτική, ασφαλή και αξιόπιστη ανταλλαγή ειδικών δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών και, ως εκ τούτου, να αυξάνει την αποτελεσματικότητα της διερεύνησης των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων. Τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες με άλλα μέσα, τα οποία θα ήταν λιγότερο οικονομικά αποδοτικά και που ενδεχομένως δεν διασφαλίζουν την προστασία των διαβιβαζόμενων δεδομένων. Κατά τη διαδικασία ανταλλαγής δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, οι αρμόδιες αρχές ενδέχεται να αντιμετωπίσουν ασυνήθιστα αιτήματα που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε υπόνοια κατάχρησης της διαδικασίας ανταλλαγής πληροφοριών και να απαιτηθεί η λήψη κατάλληλων μέτρων από τις αρμόδιες αρχές. Τέτοια ασυνήθιστα αιτήματα ενδέχεται να είναι ιδίως αιτήματα που είναι παράδοξα ως προς τη συχνότητα ή το περιεχόμενό τους, που είναι αιφνίδια ή που αφορούν μόνο συγκεκριμένες παραβάσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν το EUCARIS ειδικά για αυτόματες αναζητήσεις δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων και για αμοιβαία συνδρομή όσον αφορά την ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου, αμοιβαία συνδρομή για την επίδοση της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης και των εγγράφων επακολούθησης και αμοιβαία συνδρομή κατά τις δραστηριότητες επιβολής του νόμου.

(27) Προκειμένου να αποφευχθούν οι καταχρηστικές πρακτικές που προέκυψαν κατά την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 και να διασφαλιστούν τα θεμελιώδη δικαιώματα των πολιτών τους οποίους αφορούν οι διασυνοριακές διαδικασίες που θεσπίζονται με την εν λόγω οδηγία, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι οικείες αρμόδιες αρχές και τα οικεία εθνικά σημεία επαφής που είναι επιφορτισμένα με την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία, συμμορφώνονται πλήρως με τις υποχρεώσεις που τους έχουν ανατεθεί, χωρίς να εξουσιοδοτούν τις νομικές οντότητες που ανήκουν σε ιδιώτες ή τελούν υπό ιδιωτική διαχείριση να εκτελούν τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Ειδικότερα, το δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα των ενδιαφερόμενων προσώπων, το δικαίωμα χρηστής διοίκησης, το δικαίωμα πραγματικής προσφυγής και αμερόληπτου δικαστηρίου, το δικαίωμα στο τεκμήριο της αθωότητας και τα δικαιώματα υπεράσπισης, καθώς και η ορθή λειτουργία του μηχανισμού διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών που θεσπίζεται με την οδηγία (ΕΕ) 2015/413, επιβάλλουν την απαίτηση ότι μόνον οι ορισθείσες εθνικές αρμόδιες αρχές και τα εθνικά σημεία επαφής θα πρέπει να είναι σε θέση να κινούν, να διεξάγουν και να επιβάλλουν διαδικασίες όσον αφορά σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις. Αυτό δεν θίγει τη δυνατότητα των αρμόδιων αρχών να βασίζονται στις υπηρεσίες τεχνικής υποστήριξης που παρέχονται από νομικές οντότητες που ανήκουν σε ιδιώτες ή τελούν υπό ιδιωτική διαχείριση, όπως ταχυδρομικές υπηρεσίες, υπηρεσίες κατασκευής ή συντήρησης ραντάρ και υπηρεσίες ανάλυσης της χρήσης ναρκωτικών ή οινοπνευματωδών από ιδιωτικά εργαστήρια. Μια μεταβατική περίοδος δύο ετών θα δώσει στα κράτη μέλη, τα οποία προσέφυγαν στις νομικές οντότητες που ανήκουν σε ιδιώτες ή τελούν υπό ιδιωτική διαχείριση κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τη δυνατότητα να διασφαλίσουν ότι οι οικείες αρμόδιες αρχές είναι πλήρως λειτουργικές και ικανές να διαχειρίζονται τις διαδικασίες που αφορούν τη διασυνοριακή ανταλλαγή με πλήρη σεβασμό των κανόνων που προβλέπονται στην οδηγία (ΕΕ) 2015/413 όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία.

(28) Το εύρος των πληροφοριών που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στην Επιτροπή θα πρέπει να επεκταθεί, ώστε να περιλαμβάνει στοιχεία που συνδέονται στενά με τον στόχο της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας και πληροφορίες για τον αριθμό των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που διαπράττονται από οδηγούς οχημάτων ταξινομημένων σε τρίτη χώρα και εντοπίζονται από αρμόδια αρχή κράτους μέλους. Στόχος αυτής της επέκτασης είναι να μπορέσει η Επιτροπή να αναλύσει την κατάσταση στα κράτη μέλη και να προτείνει πρωτοβουλίες βάσει αξιόπιστων πραγματικών στοιχείων. Προκειμένου να αντισταθμιστεί ο πρόσθετος διοικητικός φόρτος με τον οποίο επιβαρύνονται οι αρχές των κρατών μελών και να εναρμονιστεί η υποβολή εκθέσεων με το χρονοδιάγραμμα αξιολόγησης της Επιτροπής, η περίοδος υποβολής εκθέσεων θα πρέπει να παραταθεί. Θα πρέπει να παρασχεθεί μεταβατική περίοδος, ώστε η τρέχουσα διετής περίοδος υποβολής εκθέσεων να μπορεί να λήξει απρόσκοπτα.

(29) Για την επίτευξη των στόχων που τίθενται στο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 με τίτλο «Next steps towards “Vision Zero”» (Επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών»), θα μπορούσαν να εξεταστούν οι τρόποι αντιμετώπισης των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που διαπράττουν οδηγοί οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε τρίτες χώρες. Για τον σκοπό αυτόν, είναι ανάγκη να διερευνηθούν διάφορα μέσα ενίσχυσης της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών όσον αφορά τις σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις, υπό την προϋπόθεση ότι παρέχεται ισοδύναμη προστασία στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα και ότι τηρούνται οι κανόνες για τη διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε τρίτες χώρες. Είναι ανάγκη επίσης να διερευνηθούν ειδικές ψηφιακές λύσεις. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να συνάπτουν διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες με τρίτες χώρες σχετικά με τη συνεργασία για την επιβολή του νόμου όσον αφορά τις σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις.

(30) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να συνάπτουν και να εφαρμόζουν διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ τους, εφόσον οι συμφωνίες αυτές υπερβαίνουν την παρούσα οδηγία και συμβάλλουν στην απλούστευση ή τη διευκόλυνση των διαδικασιών που προβλέπονται σε αυτήν.

(31) Καθώς τα δεδομένα που αφορούν την ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680, και το ενωσιακό νομικό πλαίσιο για τον χειρισμό δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα έχει τροποποιηθεί σημαντικά μετά την έκδοση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413, οι διατάξεις για την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει να εναρμονιστούν με το νέο νομικό πλαίσιο.

(32) Δυνάμει του άρθρου 62 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680, η Επιτροπή επανεξέτασε άλλες νομικές πράξεις που εξέδωσε η Ένωση και που ρυθμίζουν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τις αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας, προκειμένου να αξιολογήσει την αναγκαιότητα ευθυγράμμισής τους με την εν λόγω οδηγία και να διατυπώσει, εφόσον απαιτείται, τις αναγκαίες προτάσεις για την τροποποίηση των εν λόγω πράξεων, ώστε να διασφαλίζεται συνεκτική προσέγγιση ως προς την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εντός του πεδίου εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας. Ως αποτέλεσμα της εν λόγω επανεξέτασης, η οποία παρουσιάστηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 24ης Ιουνίου 2020, με τίτλο «Μελλοντική πορεία όσον αφορά την εναρμόνιση του πρώην τρίτου πυλώνα με τους κανόνες προστασίας των δεδομένων», διαπιστώθηκε ότι η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 συνιστούσε μία από τις άλλες πράξεις που έπρεπε να τροποποιηθούν. Θα πρέπει, επομένως, να διευκρινιστεί στην παρούσα οδηγία ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει επίσης να συμμορφώνεται με την οδηγία (ΕΕ) 2016/680, όταν η επεξεργασία εμπίπτει στο καθ’ ύλην και προσωπικό πεδίο εφαρμογής της.

(33) Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 θα πρέπει να συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679, την οδηγία (ΕΕ) 2016/680 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([15]), όταν η επεξεργασία εμπίπτει στο αντίστοιχο καθ' ύλην και προσωπικό πεδίο εφαρμογής τους.

(34) Η νομική βάση για την διεκπεραίωση των δραστηριοτήτων που απαιτούνται προκειμένου να εξακριβωθεί η ταυτότητα του ενδιαφερόμενου προσώπου και να παραδοθεί η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης και τα έγγραφα επακολούθησης στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο καθορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2015/413, σε συμφωνία με το άρθρο 6 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο ε) και, κατά περίπτωση, με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και το άρθρο 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680. Σε συμφωνία με τους ίδιους κανόνες, η παρούσα οδηγία θεσπίζει τη νομική βάση για την υποχρέωση των κρατών μελών να επεξεργάζονται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα με σκοπό την παροχή αμοιβαίας συνδρομής για την ταυτοποίηση των ενδιαφερόμενων προσώπων.

(35) Σε ορισμένα κράτη μέλη, τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ενδιαφερόμενων προσώπων που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι αποθηκεύονται σε δίκτυο διακομιστών («υπολογιστικό νέφος»). Με την επιφύλαξη των κανόνων για την παραβίαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και στην οδηγία (ΕΕ) 2016/680, καθώς και για την παραβίαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και τα περιστατικά ασφάλειας που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([16]), τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι αλληλοενημερώνονται σχετικά με περιστατικά στον τομέα της κυβερνοασφάλειας που σχετίζονται με τα εν λόγω δεδομένα.

(36) Η Επιτροπή θα πρέπει να παρέχει αναλογική χρηματοδοτική στήριξη σε πρωτοβουλίες που βελτιώνουν τη διασυνοριακή συνεργασία για την επιβολή των σχετικών με την οδική ασφάλεια κανόνων στην Ένωση. Στήριξη τέτοιου είδους μπορεί επίσης να χορηγείται για ενημερωτικές εκστρατείες σε ολόκληρη την Ένωση σχετικά με τις διαφορές στα εθνικά δίκαια, με ιδιαίτερη έμφαση στις γειτονικές χώρες.

(37) Θα πρέπει να δημιουργηθεί μια επιγραμμική δικτυακή πύλη («δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών») για να παρέχονται στους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με τους κανόνες οδικής ασφάλειας που ισχύουν στα κράτη μέλη. Οι πληροφορίες αυτές είναι ανάγκη να είναι κατανοητές και προσβάσιμες. Θα πρέπει να καλύπτουν πληροφορίες σχετικά με τα μέσα έννομης προστασίας, τυχόν δικαιώματα που παρέχονται στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένων των γλωσσικών επιλογών, πληροφορίες σχετικά με τους κανόνες περί προστασίας των δεδομένων και τις εφαρμοστέες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των εφαρμοστέων μη οικονομικών επιπτώσεων, καθώς και σχετικά με τα συστήματα και τα διαθέσιμα μέσα για την καταβολή προστίμων που επιβάλλονται για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις. Οι μη οικονομικές επιπτώσεις αναφέρονται στα συστήματα επιβολής βαθμών ποινής ή στο γεγονός ότι η διάπραξη συγκεκριμένης σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης μπορεί να οδηγήσει σε έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης μέσω προσωρινής ή οριστικής αφαίρεσης της άδειας οδήγησης του ενδιαφερόμενου προσώπου.

(38) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιχειρήσουν να διασφαλίσουν ότι τα έσοδα που προκύπτουν από χρηματικές ποινές για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις, οι οποίες επιβάλλονται δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία, χρησιμοποιούνται για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και τη διασφάλιση της διαφάνειας όσον αφορά τα μέτρα οδικής ασφάλειας.

(39) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η σχετική τεχνική πρόοδος ή αλλαγές στις σχετικές νομικές πράξεις της Ένωσης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ, ώστε να επικαιροποιεί, μέσω τροποποιήσεων, το παράρτημα της παρούσας οδηγίας. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([17]). Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(40) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τη θέσπιση των διαδικασιών, του περιεχομένου και των τεχνικών προδιαγραφών, περιλαμβανομένων των μέτρων κυβερνοασφάλειας, για τις αυτόματες αναζητήσεις που πρέπει να διενεργούνται σε σχέση με τη διερεύνηση των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων, του περιεχομένου του

([15]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

([16]) Οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο κυβερνοασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014 και της οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972, και για την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 (οδηγία NIS 2) (ΕΕ L 333 της 27.12.2022, σ. 80).

([17]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

τυποποιημένου ηλεκτρονικού εντύπου για την αίτηση και των μέσων διαβίβασης των πληροφοριών που σχετίζονται με την αίτηση αμοιβαίας συνδρομής για την ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου, του περιεχομένου των ηλεκτρονικών εντύπων που αφορούν την αίτηση αμοιβαίας συνδρομής για την επίδοση της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης και των εγγράφων επακολούθησης, καθώς και της χρήσης και συντήρησης της δικτυακής πύλης για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Οι τεχνικές λύσεις θα πρέπει να ευθυγραμμίζονται με το ευρωπαϊκό πλαίσιο διαλειτουργικότητας και τις σχετικές λύσεις για τη διαλειτουργική Ευρώπη που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/903 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([18]). Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([19]). Ωστόσο, έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι εκδοθείσες από την Επιτροπή εκτελεστικές πράξεις, θα πρέπει να θεσπιστούν μεταβατικά μέτρα για την αυτοματοποιημένη ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων βάσει του υφιστάμενου ηλεκτρονικού συστήματος, ώστε να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη ανταλλαγή δεδομένων.

(41) Τα κράτη μέλη είναι ανάγκη να διασφαλίζουν ότι έχουν θεσπιστεί επαρκείς και αποτελεσματικοί μηχανισμοί για την επιβολή ή την είσπραξη χρηματικών ποινών.

(42) Επειδή οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, συγκεκριμένα η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση και ίσης μεταχείρισης των ενδιαφερόμενων προσώπων με τον εξορθολογισμό των διαδικασιών αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών κατά τη διασυνοριακή διερεύνηση σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων και με την ενίσχυση της προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων των ενδιαφερόμενων προσώπων που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι, όταν οι εν λόγω παραβάσεις διαπράττονται με όχημα που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος από αυτό στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση, δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως να επιτευχθούν καλύτερα, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της παρούσας οδηγίας, σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(43) Ζητήθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725, η γνώμη του Ευρωπαίου Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, ο οποίος γνωμοδότησε στις 24 Απριλίου 2023.

(44) Η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 θα πρέπει, επομένως, να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

*Άρθρο 1*

Η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 τροποποιείται ως εξής:

1) ο τίτλος της οδηγίας αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«Οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2015, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών και της αμοιβαίας συνδρομής για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις».

2) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 1*

**Στόχος**

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να διασφαλισθεί υψηλό επίπεδο προστασίας όλων των χρηστών του οδικού δικτύου της Ένωσης με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις και με τη διευκόλυνση της επιβολής κυρώσεων, όταν οι εν λόγω παραβάσεις διαπράττονται με όχημα που έχει ταξινομηθεί σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση.».

3) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το υπάρχον εδάφιο αριθμείται ως παράγραφος 1·

([18]) Κανονισμός (ΕΕ) 2024/903 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαρτίου 2024, σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για υψηλό επίπεδο διαλειτουργικότητας του δημόσιου τομέα σε ολόκληρη την Ένωση (κανονισμός για τη διαλειτουργική Ευρώπη) (ΕΕ L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([19]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

β) στην παράγραφο 1, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«θ) μη τήρηση ασφαλούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα·

ι) επικίνδυνη προσπέραση·

ια) επικίνδυνη στάθμευση ή στάση·

ιβ) διάβαση μίας ή περισσότερων συνεχών γραμμών·

ιγ) οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα·

ιδ) μη τήρηση των κανόνων για τη δημιουργία και τη χρήση των λωρίδων έκτακτης ανάγκης ή για την παραχώρηση προτεραιότητας σε οχήματα υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης·

ιε) χρήση υπερφορτωμένου οχήματος·

ιστ) μη τήρηση των κανόνων για τους περιορισμούς στην πρόσβαση οχημάτων·

ιζ) εγκατάλειψη παθόντος·

ιη) μη τήρηση των κανόνων σε ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση.»·

γ) στην παράγραφο 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο στοιχείο ιστ), η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε συμπεριφορά που συνιστά μη τήρηση των κανόνων για τους περιορισμούς στην πρόσβαση οχημάτων, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν οι πληροφορίες σχετικά με τα όρια περιορισμών, απαγορεύσεων ή υποχρεώσεων που ισχύουν σε επίπεδο ζώνης, την τρέχουσα κατάσταση πρόσβασης και τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης οχημάτων, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με μόνιμους περιορισμούς στην πρόσβαση οχημάτων, δεν δημιουργήθηκαν και δεν κοινοποιήθηκαν μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης, σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής (*)·

β) όταν ο οδηγός δεν τηρεί τους κανόνες σχετικά με τις χρεώσεις και άλλα τέλη που πρέπει να καταβάλλονται πριν από την είσοδο σε περιοχή που υπόκειται σε περιορισμούς στην πρόσβαση οχημάτων.

(*) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής, της 2ας Φεβρουαρίου 2022, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (ΕΕ L 122 της 25.4.2022, σ. 1).»·

δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις ακόλουθες διατάξεις νομικών πράξεων της Ένωσης:

α) απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου ([1])*·

β) οδηγία 2014/41/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2])*·

γ) τις διαδικασίες για την επίδοση διαδικαστικών εγγράφων που προβλέπονται στο άρθρο 5 της σύμβασης που καταρτίστηκε από το Συμβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 34 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, για την αμοιβαία δικαστική συνδρομή επί ποινικών υποθέσεων μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([3])*·

δ) τις διατάξεις σχετικά με τα δικαιώματα των υπόπτων και κατηγορουμένων που προβλέπονται στις οδηγίες 2010/64/ΕΕ ([4])*, 2012/13/ΕΕ ([5])*, 2013/48/ΕΕ ([6])*, (ΕΕ) 2016/343 ([7])*, (ΕΕ) 2016/800 ([8])* και (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9])*.

([1])* Απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης επί χρηματικών ποινών (ΕΕ L 76 της 22.3.2005, σ. 16).

([2])* Οδηγία 2014/41/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, περί της ευρωπαϊκής εντολής έρευνας σε ποινικές υποθέσεις (ΕΕ L 130 της 1.5.2014, σ. 1).

([3])* ΕΕ C 197 της 12.7.2000, σ. 3.

([4])* Οδηγία 2010/64/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με το δικαίωμα σε διερμηνεία και μετάφραση κατά την ποινική διαδικασία (ΕΕ L 280 της 26.10.2010, σ. 1).

([5])* Οδηγία 2012/13/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2012, σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 142 της 1.6.2012, σ. 1).

([6])* Οδηγία 2013/48/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2013, σχετικά με το δικαίωμα πρόσβασης σε δικηγόρο στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας και διαδικασίας εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης, καθώς και σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης τρίτου προσώπου σε περίπτωση στέρησης της ελευθερίας του και με το δικαίωμα επικοινωνίας με τρίτα πρόσωπα και με προξενικές αρχές κατά τη διάρκεια της στέρησης της ελευθερίας (ΕΕ L 294 της 6.11.2013, σ. 1).

([7])* Οδηγία (ΕΕ) 2016/343 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, για την ενίσχυση ορισμένων πτυχών του τεκμηρίου αθωότητας και του δικαιώματος παράστασης του κατηγορουμένου στη δίκη του στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας (ΕΕ L 65 της 11.3.2016, σ. 1).

([8])* Οδηγία (ΕΕ) 2016/800 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τις δικονομικές εγγυήσεις για τα παιδιά που είναι ύποπτοι ή κατηγορούμενοι στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 1).

([9])* Οδηγία (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2016, σχετικά με τη δικαστική αρωγή για υπόπτους και κατηγορουμένους στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών και για καταζητουμένους σε διαδικασίες εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης (ΕΕ L 297 της 4.11.2016, σ. 1).».

4) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) "όχημα": κάθε μέσο μεταφοράς που υπόκειται σε ταξινόμηση σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους της παράβασης και το οποίο χρησιμοποιείται συνήθως για την οδική μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων συνδυασμών οχημάτων ή ρυμουλκουμένων·»·

β) το στοιχείο ι) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ι) "χρήση απαγορευμένης λωρίδας": η παράνομη χρήση ήδη υφιστάμενου μόνιμου ή προσωρινού τμήματος της οδού, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·»·

γ) το στοιχείο ιβ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ιβ) "εθνικό σημείο επαφής": οι αρχές που έχουν οριστεί για τους σκοπούς της αυτοματοποιημένης ανταλλαγής εισερχόμενων αιτήσεων και εξερχόμενων απαντήσεων σχετικά με στοιχεία που αφορούν άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, των εισερχόμενων και εξερχόμενων αιτήσεων αμοιβαίας συνδρομής για την ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου, των εισερχόμενων και εξερχόμενων αιτήσεων αμοιβαίας συνδρομής για να σταλούν στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης ή τα έγγραφα επακολούθησης και των εισερχόμενων και εξερχόμενων αιτήσεων και απαντήσεων περί αμοιβαίας συνδρομής σχετικά με την εκτέλεση οριστικών διοικητικών αποφάσεων επί προστίμων οδικής κυκλοφορίας που επιβλήθηκαν για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις·»·

δ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ιε) "μη τήρηση ασφαλούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα": μη διατήρηση επαρκούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

ιστ) "επικίνδυνη προσπέραση": προσπέραση άλλου οχήματος ή άλλου χρήστη του οδικού δικτύου κατά τρόπο που παραβιάζει τους ισχύοντες κανόνες περί προσπέρασης, όπως αυτή ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

ιζ) "επικίνδυνη στάθμευση ή στάση": η στάθμευση ή η στάση του οχήματος κατά τρόπο που παραβιάζει τους ισχύοντες κανόνες σχετικά με την επικίνδυνη στάθμευση ή στάση, όπως αυτή ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης· η μη καταβολή τελών στάθμευσης και άλλες παρόμοιες παραβάσεις δεν θεωρούνται επικίνδυνη στάθμευση ή στάση·

ιη) "διάβαση μίας ή περισσότερων συνεχών γραμμών": αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας κατά την οποία το όχημα διαβαίνει παρανόμως τουλάχιστον μία συνεχή γραμμή, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

ιθ) "οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα": η οδήγηση οχήματος αντίθετα προς την καθορισμένη κατεύθυνση της κυκλοφορίας, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

κ) “μη τήρηση των κανόνων για τη δημιουργία και τη χρήση λωρίδων έκτακτης ανάγκης ή για την παραχώρηση προτεραιότητας σε οχήματα υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης”: η μη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες που επιτρέπουν σε οχήματα υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, όπως αστυνομικά οχήματα, οχήματα διάσωσης ή πυροσβεστικά οχήματα, να διέρχονται και να φθάνουν στον τόπο όπου προέκυψε η κατάσταση έκτακτης ανάγκης, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

κα) “χρήση υπερφορτωμένου οχήματος”: η χρήση οχήματος που δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται για το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του ή το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των αξόνων του, όπως καθορίζονται στις εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις για τη μεταφορά της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου (*) στο εθνικό δίκαιο, ή στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης όσον αφορά οχήματα ή λειτουργίες για τα οποία δεν ορίζονται τέτοιες απαιτήσεις στην εν λόγω οδηγία·

κβ) “κοινοποίηση τροχαίας παράβασης”: η πρώτη απόφαση ή τυχόν άλλο έγγραφο που εκδίδει η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης προς το ενδιαφερόμενο πρόσωπο·

κγ) “έγγραφο επακολούθησης”: οποιαδήποτε απόφαση ή οποιοδήποτε άλλο έγγραφο εκδίδει η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης μετά την κοινοποίηση της τροχαίας παράβασης που σχετίζεται με την κοινοποίηση αυτήν ή με την εν λόγω σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση, μέχρι το στάδιο της προσφυγής ενώπιον αρμόδιας αρχής που διαθέτει την εξουσία έκδοσης νομικά δεσμευτικών αποφάσεων·

κδ) “ενδιαφερόμενο πρόσωπο”: το πρόσωπο το οποίο προσδιορίζεται σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης ως προσωπικά υπεύθυνο για σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση που απαριθμείται στο άρθρου 2 παράγραφος 1 ή ο κάτοχος, ο ιδιοκτήτης, ο τελικός χρήστης ή ο οδηγός του οχήματος με το οποίο διαπράχθηκε σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση που απαριθμείται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, ακόμα και αν δεν προσδιορίζεται ως προσωπικά υπεύθυνος σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

κε) “τελικός χρήστης”: κάθε πρόσωπο που δεν είναι ο κάτοχος ή ο ιδιοκτήτης του οχήματος, αλλά άλλο πρόσωπο που αναφέρεται στο μητρώο οχημάτων του κράτους μέλους ταξινόμησης, το οποίο επιτρέπεται να χρησιμοποιεί το εν λόγω όχημα ή να είναι υπεύθυνο για την καθημερινή του λειτουργία, ιδίως στο πλαίσιο σύμβασης μακροχρόνιας μίσθωσης ή βραχυχρόνιας ενοικίασης ή ως μέρος στόλου οχημάτων στη διάθεση εργαζομένων·

κστ) “κράτος μέλος κατοικίας”: κάθε κράτος μέλος το οποίο μπορεί να θεωρηθεί με εύλογο βαθμό βεβαιότητας ότι είναι ο τόπος συνήθους κατοικίας του ενδιαφερόμενου προσώπου·

κζ) “μη τήρηση των κανόνων για τους περιορισμούς στην πρόσβαση οχημάτων”: η μη τήρηση κανονισμών που επισημαίνονται με τρόπο σαφή και ευδιάκριτο και αφορούν την πρόσβαση, για λόγους οδικής ασφάλειας, όλων ή ορισμένων κατηγοριών οχημάτων σε περιοχές όπως ζώνες πεζών, ζώνες σχολείων και ποδηλατόδρομοι, όπως ορίζονται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

κη) “εγκατάλειψη παθόντος”: κατάσταση κατά την οποία ο οδηγός απομακρύνεται με το όχημά του αφού έχει προκαλέσει ατύχημα ή τροχαία σύγκρουση, προκειμένου να αποφύγει να αντιμετωπίσει τις συνέπειες του ατυχήματος ή της τροχαίας σύγκρουσης, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

κθ) “μη τήρηση των κανόνων σε ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση”: όταν ο οδηγός δεν σταματά ή ενεργεί επικίνδυνα σε ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

λ) “αρμόδια αρχή”: η αρχή που είναι υπεύθυνη για την ταξινόμηση οχημάτων ή αδειών οδήγησης, για την κίνηση των διαδικασιών επακολούθησης ή για τη διερεύνηση των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 ή για την επιβολή σχετικών κυρώσεων, σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους της.

(*) Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).».

5) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 3α*

**Εθνικά σημεία επαφής**

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει ένα ή περισσότερα εθνικά σημεία επαφής για:

α) την αυτοματοποιημένη ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων (ΔΑΚΟ) σύμφωνα με το άρθρο 4·

β) εισερχόμενες και εξερχόμενες αιτήσεις και απαντήσεις περί αμοιβαίας συνδρομής για την ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου σύμφωνα με το άρθρο 5γ·

γ) εισερχόμενες και εξερχόμενες αιτήσεις και απαντήσεις περί αμοιβαίας συνδρομής για την επίδοση της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης ή εγγράφων επακολούθησης στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο σύμφωνα με το άρθρο 5ε· και

δ) εισερχόμενες και εξερχόμενες αιτήσεις και απαντήσεις περί αμοιβαίας συνδρομής για την εκτέλεση οριστικών διοικητικών αποφάσεων επί προστίμων οδικής κυκλοφορίας που επιβλήθηκαν για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις σύμφωνα με το άρθρο 5στ.

Οι αρμοδιότητες των εθνικών σημείων επαφής διέπονται από το εφαρμοστέο δίκαιο του οικείου κράτους μέλους.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα αντίστοιχα οικεία εθνικά σημεία επαφής συνεργάζονται μεταξύ τους προκειμένου να διασφαλίζεται η έγκαιρη ανταλλαγή όλων των αναγκαίων πληροφοριών και η τήρηση των προθεσμιών που ορίζονται στο άρθρο 5α παράγραφος 2 και στο άρθρο 5γ παράγραφοι 7 και 8.».

6) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 4*

**Διαδικασίες για την ανταλλαγή ΔΑΚΟ και την αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των κρατών μελών**

1. Για τη διερεύνηση σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και οι οποίες διαπιστώθηκαν στο έδαφος του κράτους μέλους της παράβασης, το κράτος μέλος ταξινόμησης παρέχει στα εθνικά σημεία επαφής του κράτους μέλους της παράβασης πρόσβαση στα ακόλουθα εθνικά ΔΑΚΟ, με την εξουσία να διενεργούν αυτόματες αναζητήσεις σε αυτά:

α) δεδομένα σχετικά με οχήματα·

β) δεδομένα σχετικά με τους κατόχους και, εφόσον υπάρχουν, τους ιδιοκτήτες και τους τελικούς χρήστες των οχημάτων.

Τα στοιχεία δεδομένων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β) και τα οποία είναι αναγκαία για τη διενέργεια αναζήτησης είναι αυτά που ορίζονται στο παράρτημα.

2. Το κράτος μέλος της παράβασης μεριμνά ώστε μόνον οι οικείες αρμόδιες αρχές να έχουν πρόσβαση στα ΔΑΚΟ μέσω των οικείων εθνικών σημείων επαφής. Κατά τη διεξαγωγή αναζήτησης υπό τη μορφή εξερχόμενης αίτησης, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης χρησιμοποιεί τον πλήρη αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος.

Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης μεριμνά ώστε κάθε εξερχόμενη αίτηση να περιλαμβάνει το όνομα της αρμόδιας αρχής που υποβάλλει την αίτηση, το όνομα χρήστη του προσώπου που χειρίζεται την αίτηση και τον αριθμό υπόθεσης της αίτησης.

3. Προκειμένου να διαπιστωθεί αν έχει διαπραχθεί με όχημα σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης μπορεί πρώτα να ζητήσει πρόσβαση, μέσω του εθνικού σημείου επαφής της, στα τεχνικά δεδομένα σχετικά με οχήματα που απαριθμούνται στο παράρτημα τμήμα 2 μέρη Ι και ΙΙ και μόνο σε αυτά.

Όταν διαπιστώνεται ότι έχει διαπραχθεί με όχημα μια σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης μπορεί στη συνέχεια να ζητήσει πρόσβαση, μέσω του εθνικού σημείου επαφής της, στα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που αφορούν το ενδιαφερόμενο πρόσωπο και τα οποία απαριθμούνται στο παράρτημα τμήμα 2 μέρος Ι και μέρη ΙΙΙ έως VI.

4. Το κράτος μέλος της παράβασης χρησιμοποιεί τα δεδομένα που συνέλεξε κατά τη διερεύνηση των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, προκειμένου να εξακριβώσει την ταυτότητα του προσώπου που είναι προσωπικά υπεύθυνο για τις εν λόγω σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις, όπως ορίζεται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης.

5. Το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους ταξινόμησης διασφαλίζει ότι, κατά την πρόσβαση σε ΔΑΚΟ, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους της παράβασης λαμβάνουν συγκεκριμένο μήνυμα που τις ενημερώνει, τουλάχιστον στις ακόλουθες περιπτώσεις, ότι:

α) κατά τον χρόνο τέλεσης της παράβασης, το όχημα είχε καταχωριστεί ως κατεστραμμένο·

β) κατά τον χρόνο τέλεσης της παράβασης, το όχημα είχε καταχωριστεί ως κλαπέν σε οποιοδήποτε εθνικό μητρώο·

γ) κατά τον χρόνο τέλεσης της παράβασης, η πινακίδα κυκλοφορίας του οχήματος είχε καταχωριστεί ως κλαπείσα σε οποιοδήποτε εθνικό μητρώο·

δ) κατά τον χρόνο τέλεσης της παράβασης, δεν υπάρχουν πληροφορίες σχετικά με το όχημα σε οποιοδήποτε εθνικό μητρώο·

ε) τα στοιχεία που υποβάλλονται για την αναζήτηση έχουν κριθεί ανακριβή, με βάση ορισμένες εθνικές απαιτήσεις για τη σύνταξή τους·

στ) οι αιτούμενες πληροφορίες δεν μπορούν να γνωστοποιηθούν αν αποκαλύπτουν την ταυτότητα προσώπου που προστατεύεται σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους ταξινόμησης.

6. Το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους ταξινόμησης διασφαλίζει ότι ανταλλάσσονται μόνον τα στοιχεία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αφορούν τη σχετική με την οδική ασφάλεια διαπραχθείσα τροχαία παράβαση.

7. Για την παροχή αμοιβαίας συνδρομής σύμφωνα με το άρθρο 5γ, 5ε ή 5στ, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μεριμνούν ώστε κάθε αίτηση αμοιβαίας συνδρομής να περιλαμβάνει το όνομα της αρμόδιας αρχής που υποβάλλει την αίτηση, το όνομα χρήστη του προσώπου που χειρίζεται την αίτηση και τον αριθμό υπόθεσης της αίτησης.».

7) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 4α*

**Εθνικά μητρώα οχημάτων**

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την επικαιροποίηση των στοιχείων δεδομένων που απαριθμούνται στο παράρτημα τμήμα 2 μέρη I έως III και στο παράρτημα τμήμα 2 μέρος V, εφόσον είναι διαθέσιμα στα εθνικά τους μητρώα οχημάτων.

2. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη διατηρούν στο εθνικό μητρώο οχημάτων τα στοιχεία δεδομένων που απαριθμούνται στο παράρτημα τμήμα 2 μέρη V και VI, εφόσον είναι διαθέσιμα, για τουλάχιστον 12 μήνες έπειτα από οποιαδήποτε τροποποίηση του κατόχου, του ιδιοκτήτη ή του τελικού χρήστη του οχήματος και όχι περισσότερο από όσο είναι αναγκαίο, κατά τα οριζόμενα στο δίκαιο των κρατών μελών.».

8) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 5*

**Κοινοποίηση τροχαίας παράβασης**

1. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης αποφασίζει αν θα κινήσει διαδικασίες επακολούθησης όσον αφορά σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.

Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης αποφασίσει να κινήσει τις εν λόγω διαδικασίες, η εν λόγω αρμόδια αρχή, εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 5α παράγραφος 2, εκδίδει κοινοποίηση τροχαίας παράβασης με την οποία ενημερώνει το ενδιαφερόμενο πρόσωπο για τη σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση και, κατά περίπτωση, για την απόφαση κίνησης διαδικασιών επακολούθησης.

Η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης μπορεί να εξυπηρετεί και σκοπούς άλλους από εκείνους που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο και οι οποίοι είναι αναγκαίοι για την επιβολή του νόμου, όπως αίτηση γνωστοποίησης της ταυτότητας και της διεύθυνσης του προσώπου που ευθύνεται για τη σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση, έρευνα σχετικά με το αν το ενδιαφερόμενο πρόσωπο αποδέχεται ή αρνείται τη διάπραξη της σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης ή αίτηση πληρωμής.

2. Η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) ένδειξη ότι η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης εκδίδεται για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας·

β) το όνομα, την ταχυδρομική διεύθυνση, τον αριθμό τηλεφώνου και τη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους της παράβασης·

γ) όλες τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν τη σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση, ιδίως τα δεδομένα για το όχημα με το οποίο διαπράχθηκε η παράβαση, συμπεριλαμβανομένων του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος, του τόπου, της ημερομηνίας και της ώρας της παράβασης, της φύσης της παράβασης, της λεπτομερούς αναφοράς στις νομικές διατάξεις που παραβιάστηκαν και, κατά περίπτωση, των δεδομένων σχετικά με τη συσκευή που χρησιμοποιήθηκε για την ανίχνευση της παράβασης·

δ) αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τον νομικό χαρακτηρισμό της σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης, τις εφαρμοστέες κυρώσεις και άλλες νομικές συνέπειες της σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης (συμπεριλαμβανομένων των βαθμών ποινής ή άλλων περιορισμών που επιβάλλονται στο δικαίωμα οδήγησης), σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

ε) αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τον τόπο, τον χρόνο και τον τρόπο άσκησης των δικαιωμάτων υπεράσπισης ή σχετικά με τον τόπο, τον χρόνο και τον τρόπο άσκησης προσφυγής κατά της απόφασης δίωξης της σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για το παραδεκτό της εν λόγω προσφυγής και της προθεσμίας για την άσκηση της προσφυγής, καθώς και σχετικά με το αν και υπό ποιες προϋποθέσεις εφαρμόζονται οι ερήμην διαδικασίες, σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης·

στ) κατά περίπτωση, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για την ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου σύμφωνα με το άρθρο 5δ και τις συνέπειες της μη συνεργασίας·

ζ) κατά περίπτωση, αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το όνομα, τη διεύθυνση και τον διεθνή αριθμό τραπεζικού λογαριασμού (IBAN) της αρχής στην οποία μπορεί να καταβληθεί επιβληθείσα χρηματική ποινή, την προθεσμία πληρωμής και βιώσιμες εναλλακτικές και προσβάσιμες μεθόδους πληρωμής, ιδίως συγκεκριμένες εφαρμογές λογισμικού, εφόσον οι εν λόγω μέθοδοι είναι προσβάσιμες τόσο από μόνιμους όσο και από μη μόνιμους κατοίκους·

η) σαφείς και ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με τους εφαρμοστέους κανόνες περί προστασίας των δεδομένων και τα δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων, συμπεριλαμβανομένης της ένδειξης των πηγών από τις οποίες μπορούν να ανακτηθούν οι πληροφορίες που παρέχονται δυνάμει του άρθρου 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) ή δυνάμει των άρθρων 13 και 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**), συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών για την πηγή από την οποία προέρχονται τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, ή της ένδειξης ότι οι γενικά εφαρμοστέοι κανόνες περί προστασίας των δεδομένων είναι διαθέσιμοι στη δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 8 της παρούσας οδηγίας·

θ) κατά περίπτωση, αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το αν μπορούν να μετριαστούν οι κυρώσεις για τις σχετικές με την οδική κυκλοφορία τροχαίες παραβάσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να γίνει αυτό, μεταξύ άλλων με την πρόωρη εξόφληση χρηματικής ποινής·

ι) κατά τη μεταβατική περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 5η παράγραφος 2 και κατά περίπτωση, σαφή ένδειξη ότι η ιδιωτική νομική οντότητα που αποστέλλει την κοινοποίηση τροχαίας παράβασης έχει εξουσιοδοτηθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5η παράγραφος 1, και σαφή οριοθέτηση των αιτούμενων χρηματικών ποσών, αναλόγως της νομικής τους βάσης·

ια) σύνδεσμο και, ει δυνατόν, κωδικό QR προς τη δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 8.

3. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης διασφαλίζει ότι οδηγός που δεν είναι μόνιμος κάτοικος λαμβάνει κοινοποίηση τροχαίας παράβασης που αναφέρεται στην παράγραφο 2, σε περίπτωση που:

α) πραγματοποιήθηκε επιτόπιος έλεγχος στον οδηγό που δεν είναι μόνιμος κάτοικος στο πλαίσιο οδικού ελέγχου· και

β) η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης δεν επέβαλε επιτόπου την κύρωση που αφορά τη διαπραχθείσα παράβαση.

Η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης αποστέλλεται στον οδηγό που δεν είναι μόνιμος κάτοικος, σύμφωνα με το άρθρο 5α παράγραφοι 1 και 2.

4. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης εξασφαλίζει ότι, σε περίπτωση που έγινε επιτόπιος έλεγχος σε οδηγό που δεν είναι μόνιμος κάτοικος στο πλαίσιο οδικού ελέγχου και σε περίπτωση που η εν λόγω αρμόδια αρχή επέβαλε επιτόπου την κύρωση που αφορά τη διαπραχθείσα παράβαση, ο εν λόγω οδηγός που δεν είναι μόνιμος κάτοικος λαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:

α) απόδειξη της οικονομικής συναλλαγής ή ειδοποίηση επιβολής χρηματικής ποινής που πρέπει να καταβληθεί εντός συγκεκριμένης χρονικής περιόδου·

β) στοιχεία επικοινωνίας της αρμόδιας αρχής·

γ) πληροφορίες σχετικά με τις διαπραχθείσες παραβάσεις και, κατά περίπτωση, τον τρόπο διασφάλισης της συμμόρφωσης στο μέλλον·

δ) ει δυνατόν, σύνδεσμο ή κωδικό QR προς τη δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 8.

Τα έγγραφα και οι πληροφορίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο παρέχονται σε μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους της παράβασης ή σε οποιαδήποτε άλλη επίσημη γλώσσα των θεσμικών οργάνων της Ένωσης κρίνεται κατάλληλη από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης.

5. Κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου προσώπου, και σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης εξασφαλίζει ότι παρέχεται πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που έχει στην κατοχή της και αφορούν τη διερεύνηση σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης που απαριθμείται στο άρθρο 2 παράγραφος 1. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης μπορεί να θεωρήσει το εν λόγω αίτημα ως αίτημα παροχής έννομης προστασίας κατά της επιβληθείσας κύρωσης, οπότε ενημερώνει σχετικά το ενδιαφερόμενο πρόσωπο με σαφή και περιεκτικό τρόπο στην κοινοποίηση τροχαίας παράβασης και του γνωστοποιεί επίσης τις νομικές και δικονομικές επιπτώσεις ενός τέτοιου αιτήματος.

6. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η έναρξη των προθεσμιών για την άσκηση του δικαιώματος προσφυγής ή τον μετριασμό των κυρώσεων όσον αφορά μη μόνιμους κατοίκους, σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχεία ε) και θ) αντίστοιχα, είναι αναλογική, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική άσκηση αυτών των δικαιωμάτων, και αντιστοιχεί στην ημερομηνία της ταχυδρομικής ή ηλεκτρονικής αποστολής ή παραλαβής της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης ή της επίσημης απόφασης σχετικά με την ευθύνη του ενδιαφερόμενου προσώπου.

---

(*) Οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της απόφασης-πλαίσιο 2008/977/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 89).

(**) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).».

9) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

*«Άρθρο 5α*

**Επίδοση της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης και των εγγράφων επακολούθησης**

1. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης αποστέλλει την κοινοποίηση τροχαίας παράβασης και τα έγγραφα επακολούθησης στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα με απλή ταχυδρομική επιστολή, με συστημένη επιστολή, με ή χωρίς υποχρέωση υπογραφής από τον παραλήπτη, ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα σύμφωνα με το κεφάλαιο ΙΙΙ τμήμα 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης.

2. Η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης που απευθύνεται στον κάτοχο, τον ιδιοκτήτη ή τον τελικό χρήστη του οχήματος εκδίδεται το αργότερο 11 μήνες μετά τη σχετική με την οδική κυκλοφορία τροχαία παράβαση, σε περίπτωση που οι αυτόματες αναζητήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 ήταν επιτυχείς και η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης έχει προσδιορίσει την ταυτότητα και τη διεύθυνση του κατόχου, του ιδιοκτήτη ή του τελικού χρήστη του οχήματος, στον βαθμό βεβαιότητας που απαιτείται από το οικείο εθνικό δίκαιο.

Σε περίπτωση που οι αυτόματες αναζητήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 δεν ήταν επιτυχείς ή η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης δεν ήταν σε θέση να προσδιορίσει την ταυτότητα και τη διεύθυνση του κατόχου, του ιδιοκτήτη ή του τελικού χρήστη του οχήματος στον βαθμό βεβαιότητας που απαιτεί το οικείο εθνικό δίκαιο, η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης εκδίδεται το αργότερο 5 μήνες μετά την εξακρίβωση των πληροφοριών αυτών από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης.

3. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να επιτρέπουν στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα να συμμετέχουν εξ αποστάσεως, μέσω βιντεοσύνδεσης, στις δικαστικές διαδικασίες.

*Άρθρο 5β*

**Μετάφραση της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης και ουσιωδών εγγράφων επακολούθησης**

1. Όταν η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης αποφασίζει να κινήσει διαδικασίες επακολούθησης για τις σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, εκδίδει την κοινοποίηση τροχαίας παράβασης και τυχόν ουσιώδη έγγραφα επακολούθησης στη γλώσσα της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους της παράβασης αποφασίζουν εάν ένα έγγραφο επακολούθησης είναι ουσιώδες. Ωστόσο, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν υπόψη το γεγονός ότι είναι αναγκαίο το ενδιαφερόμενο πρόσωπο να κατανοεί τις κατηγορίες και να μπορεί να ασκεί πλήρως τα δικαιώματα υπεράσπισής του. Αυτό περιλαμβάνει, ιδίως, κάθε σχετική πληροφορία που αφορά την παράβαση, τη φύση της διαπραχθείσας παράβασης, την

επιβληθείσα κύρωση, τα μέσα έννομης προστασίας κατά της επίμαχης απόφασης, την προβλεπόμενη προς τούτο προθεσμία και τον προσδιορισμό του οργάνου ενώπιον του οποίου πρέπει να ασκηθεί η προσφυγή.

2. Σε κάθε περίπτωση, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους της παράβασης αποφασίζουν εάν κάποιο άλλο έγγραφο είναι ουσιώδες.

3. Δεν υφίσταται απαίτηση μετάφρασης τμημάτων ουσιωδών εγγράφων τα οποία δεν συμβάλλουν στην κατανόηση, εκ μέρους των ενδιαφερόμενων προσώπων, του περιεχομένου της εναντίον τους δικογραφίας. Οι αρμόδιες αρχές αποφασίζουν αν τα εν λόγω τμήματα είναι σημαντικά για τους σκοπούς αυτούς, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεύτερο εδάφιο.

4. Κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου προσώπου, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης επιτρέπει στο πρόσωπο αυτό να λάβει τα έγγραφα επακολούθησης σε μια επιπλέον επίσημη γλώσσα των θεσμικών οργάνων της Ένωσης που δεν είναι η γλώσσα της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η ποιότητα της μετάφρασης της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης και των εγγράφων επακολούθησης ανταποκρίνεται κατ' ελάχιστον στην ποιότητα που απαιτείται βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 9 της οδηγίας 2010/64/ΕΕ.

6. Το κράτος μέλος της παράβασης διασφαλίζει ότι, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου προσώπου, η ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή επανεξετάζει, αποτελεσματικά και γρήγορα, μια κοινοποίηση τροχαίας παράβασης ή ένα έγγραφο επακολούθησης που εκδίδεται προς το εν λόγω πρόσωπο, με τον ισχυρισμό ότι η εν λόγω κοινοποίηση τροχαίας παράβασης ή το εν λόγω έγγραφο επακολούθησης δεν συμμορφώνονται με το παρόν άρθρο, το άρθρο 5, το άρθρο 5α ή το άρθρο 5ε.

*Άρθρο 5γ*

**Αμοιβαία συνδρομή για την ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου**

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή όποτε οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους της παράβασης, εφόσον έχουν εξαντλήσει κάθε άλλο μέσο που έχουν στη διάθεσή τους, ιδίως εφόσον έχουν διενεργήσει αυτόματη αναζήτηση σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 και έχουν συμβουλευτεί άλλες βάσεις δεδομένων τις οποίες επιτρέπεται ρητά να συμβουλεύονται σύμφωνα με την ενωσιακή και την εθνική νομοθεσία, εξακολουθούν να μην είναι σε θέση να ταυτοποιήσουν το ενδιαφερόμενο πρόσωπο με τον βαθμό βεβαιότητας που απαιτεί το οικείο εθνικό δίκαιο ώστε να κινήσουν ή να διεξαγάγουν τις επακόλουθες διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1.

2. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή δυνάμει του παρόντος άρθρου. Ωστόσο, εάν, μετά την αξιολόγηση των περιστάσεων σε μεμονωμένες περιπτώσεις, διαπιστωθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2014/41/ΕΕ, τα κράτη μέλη που δεσμεύονται από την εν λόγω οδηγία μπορούν να την εφαρμόζουν μόνο μεταξύ τους.

3. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης αποφασίζει αν θα ζητήσει αμοιβαία συνδρομή για να λάβει τις πρόσθετες πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 5.

Η αίτηση αμοιβαίας συνδρομής μπορεί να υποβληθεί μόνον από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης, σύμφωνα με το δίκαιο του εν λόγω κράτους μέλους.

Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης χρησιμοποιεί τα δεδομένα που εξασφάλισε χάρη στην αμοιβαία συνδρομή, προκειμένου να εξακριβώσει την ταυτότητα του προσώπου που είναι προσωπικά υπεύθυνο για τη σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση που απαριθμείται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και διαπράχθηκε στο έδαφος του κράτους μέλους της παράβασης.

4. Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης αποφασίσει να αιτηθεί αμοιβαία συνδρομή σύμφωνα με την παράγραφο 1, αποστέλλει ηλεκτρονικά δομημένη αίτηση μέσω του οικείου εθνικού σημείου επαφής στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας.

5. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας:

α) να εξακριβώσει την ταυτότητα και τη διεύθυνση του ενδιαφερόμενου προσώπου, σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας, μεταξύ άλλων χρησιμοποιώντας εθνικές βάσεις δεδομένων, όπως μητρώα αδειών οδήγησης ή δημοτολόγια·

β) να καλέσει τον κάτοχο, τον ιδιοκτήτη ή τον τελικό χρήστη του οχήματος με το οποίο διαπράχθηκε η σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση να παράσχει πληροφορίες σχετικά με την ταυτότητα, τη διεύθυνση και, κατά περίπτωση, άλλα στοιχεία επικοινωνίας του προσώπου που είναι υπεύθυνο για τη σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση, σύμφωνα με τις εθνικές διαδικασίες του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας, οι οποίες πρέπει να

εφαρμόζονται ωσάν να είχε διαταχθεί το συγκεκριμένο ερευνητικό μέτρο από τις οικείες αρχές του εν λόγω κράτους μέλους.

6. Η ηλεκτρονικά δομημένη αίτηση περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) στοιχεία δεδομένων σχετικά με το ενδιαφερόμενο πρόσωπο που λαμβάνονται ως αποτέλεσμα της αυτόματης αναζήτησης που διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1·

β) την οπτική καταγραφή του οδηγού, εφόσον είναι διαθέσιμη, που ανακτάται από τον εξοπλισμό ανίχνευσης, ιδίως τις κάμερες ταχύτητας·

γ) δεδομένα που αφορούν τη σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση που απαριθμείται στο άρθρο 2 παράγραφος 1·

δ) δεδομένα σχετικά με το όχημα με το οποίο διαπράχθηκε η σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση·

ε) αιτιολόγηση της αίτησης αμοιβαίας συνδρομής.

7. Εκτός εάν αποφασίσουν να επικαλεστούν έναν από τους λόγους άρνησης που απαριθμούνται στην παράγραφο 8 ή εάν δεν είναι δυνατόν να συγκεντρωθούν οι αιτούμενες πληροφορίες, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας συγκεντρώνουν τις αιτούμενες πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 5, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Χωρίς καμία αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο 2 μήνες από την ημερομηνία κατά την οποία η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας έχει συγκεντρώσει τις αιτούμενες πληροφορίες, απαντά στην αίτηση ηλεκτρονικά μέσω του οικείου εθνικού σημείου επαφής.

Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας συμμορφώνεται με τις διατυπώσεις και τις διαδικασίες που έχουν ζητηθεί ρητά από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης, κατά τη συγκέντρωση των αιτούμενων πληροφοριών, στον βαθμό που δεν είναι ασυμβίβαστες με την εθνική τους νομοθεσία.

8. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας μπορεί να αρνηθεί να παράσχει τις αιτούμενες συμπληρωματικές πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 5. Αυτό μπορεί να το κάνει μόνο σε μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) υπάρχει ασυλία ή προνόμιο σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας, που καθιστά αδύνατη την παροχή των πληροφοριών·

β) η παροχή των αιτούμενων πληροφοριών θα ήταν αντίθετη προς την αρχή ne bis in idem·

γ) η παροχή των αιτούμενων πληροφοριών θα έθετε σε κίνδυνο υπό εξέλιξη έρευνα για αξιόποινη πράξη·

δ) η παροχή των αιτούμενων πληροφοριών θα ήταν αντίθετη ή επιζήμια προς τα ουσιώδη συμφέροντα της εθνικής ασφαλείας του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας, θα έθετε σε κίνδυνο την πηγή των πληροφοριών ή θα απαιτούσε τη χρήση διαβαθμισμένων πληροφοριών σχετικών με συγκεκριμένες δραστηριότητες συλλογής πληροφοριών·

ε) υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστεύεται ότι η παροχή των αιτούμενων πληροφοριών θα ήταν ασυμβίβαστη με τις υποχρεώσεις του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας σύμφωνα με το άρθρο 6 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

στ) η παροχή των αιτούμενων πληροφοριών θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπου ή θα αποκάλυπτε την ταυτότητα προσώπου που απολαμβάνει προστασία σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας.

Το αργότερο 2 μήνες από την ημέρα κατά την οποία η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας αποφασίζει να επικαλεστεί λόγο απόρριψης της αίτησης ή διαπιστώνει ότι δεν είναι δυνατή η συγκέντρωση των αιτούμενων πληροφοριών, ενημερώνει σχετικά το κράτος μέλος της παράβασης μέσω του οικείου εθνικού σημείου επαφής. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας μπορεί να αποφασίσει να μη διευκρινίσει τους λόγους απόρριψης που επικαλείται στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία γ), δ) και στ).

*Άρθρο 5δ*

**Εθνικά μέτρα που διευκολύνουν την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου**

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν οποιοδήποτε μέτρο προβλέπεται από το οικείο εθνικό δίκαιο για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, για να επιτύχουν την ταυτοποίηση του προσώπου που ευθύνεται για τη σχετική με την οδική ασφάλεια τροχαία παράβαση ("υπεύθυνο πρόσωπο"), όπως μέτρα που σχετίζονται με την υποχρέωση του κατόχου, του ιδιοκτήτη ή του τελικού χρήστη οχήματος να συνεργάζεται για την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου, υπό την προϋπόθεση ότι γίνονται σεβαστά τα θεμελιώδη και τα δικονομικά δικαιώματα που προβλέπονται βάσει του ενωσιακού και του εθνικού δικαίου.

2. Ειδικότερα, οι αρμόδιες αρχές μπορούν:

α) να επιδίδουν έγγραφα σε ενδιαφερόμενα πρόσωπα που αφορούν σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, συμπεριλαμβανομένων εγγράφων με τα οποία ζητείται από τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα να επιβεβαιώσουν την ευθύνη τους για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις·

β) να εφαρμόζουν, στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, τις υποχρεώσεις, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών κυρώσεων, που επιβάλλονται στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα και οι οποίες σχετίζονται με την ταυτοποίηση του υπεύθυνου προσώπου.

*Άρθρο 5ε*

**Αμοιβαία συνδρομή στην επίδοση της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης και των εγγράφων επακολούθησης**

1. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης μπορεί να αποστείλει την κοινοποίηση τροχαίας παράβασης ή έγγραφα επακολούθησης στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα μέσω των αρμόδιων αρχών του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) η διεύθυνση του προσώπου για το οποίο προορίζεται το έγγραφο είναι άγνωστη, ελλιπής ή αμφίβολη·

β) οι δικονομικοί κανόνες του δικαίου του κράτους μέλους της παράβασης απαιτούν απόδειξη επίδοσης του εγγράφου, πέραν της απόδειξης που μπορεί να ληφθεί με απλή ταχυδρομική επιστολή, με συστημένη επιστολή, με ή χωρίς υποχρέωση υπογραφής από τον παραλήπτη, ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα που αναφέρονται στο άρθρο 5α παράγραφος 1·

γ) δεν κατέστη δυνατή η επίδοση του εγγράφου με απλή ταχυδρομική επιστολή, με συστημένη επιστολή, με ή χωρίς υποχρέωση υπογραφής από τον παραλήπτη, ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα που αναφέρονται στο άρθρο 5α παράγραφος 1·

δ) το κράτος μέλος της παράβασης έχει βάσιμους λόγους να θεωρεί ότι η επίδοση του εγγράφου με απλή ταχυδρομική επιστολή, με συστημένη επιστολή, με ή χωρίς υποχρέωση υπογραφής από τον παραλήπτη, ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα που αναφέρονται στο άρθρο 5α παράγραφος 1 στη συγκεκριμένη περίπτωση θα είναι αναποτελεσματική ή είναι ακατάλληλη.

Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους της παράβασης και του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας επικοινωνούν μεταξύ τους μέσω των αντίστοιχων εθνικών σημείων επαφής τους.

2. Το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας διασφαλίζει ότι η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης και τα έγγραφα επακολούθησης που πρέπει να επιδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 επιδίδονται είτε σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο είτε, όταν αυτό δικαιολογείται δεόντως, με συγκεκριμένη μέθοδο που έχει αιτηθεί το κράτος μέλος της παράβασης, εκτός εάν η εν λόγω μέθοδος είναι ασυμβίβαστη με το εθνικό του δίκαιο.

3. Το κράτος μέλος ταξινόμησης ή το κράτος μέλος κατοικίας διασφαλίζει ότι η οικεία αρμόδια αρχή παρέχει ηλεκτρονικά δομημένη απάντηση που περιλαμβάνει:

α) σε περίπτωση επιτυχούς παράδοσης, την ημερομηνία επίδοσης και δεδομένα σχετικά με το πρόσωπο που παρέλαβε το έγγραφο·

β) σε περίπτωση μη επιτυχούς παράδοσης, τον λόγο για τον οποίο δεν παραδόθηκε η κοινοποίηση τροχαίας παράβασης ή το έγγραφο επακολούθησης.

Η απάντηση με την οποία δηλώνεται η επιτυχής παράδοση θεωρείται απόδειξη επίδοσης του εγγράφου.

*Άρθρο 5στ*

**Αμοιβαία συνδρομή σε δραστηριότητες επιβολής του νόμου**

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την επιβολή του νόμου σε περίπτωση μη καταβολής προστίμου οδικής κυκλοφορίας, το οποίο επιβάλλεται για τη διάπραξη σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης που απαριθμείται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.

2. Μετά την επίδοση της κοινοποίησης τροχαίας παράβασης στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο και σε περίπτωση μη καταβολής προστίμου οδικής κυκλοφορίας που επιβλήθηκε από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης, η αρμόδια αρχή μπορεί να αιτηθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας να συνδράμει στην εκτέλεση διοικητικών αποφάσεων για πρόστιμα οδικής κυκλοφορίας που αφορούν σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις οι οποίες απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.

3. Το αίτημα που αναφέρεται στην παράγραφο 2 υποβάλλεται μόνον εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η απόφαση σχετικά με πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας είναι διοικητικής φύσης, οριστική και εκτελεστή σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του κράτους μέλους της παράβασης·

β) το κράτος μέλος της παράβασης έχει στην κατοχή του απόδειξη επίδοσης στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο της αίτησης καταβολής του προστίμου οδικής κυκλοφορίας·

γ) το ενδιαφερόμενο πρόσωπο ενημερώθηκε και είχε τη δυνατότητα να ασκήσει τα μέσα έννομης προστασίας κατά της διοικητικής απόφασης με την οποία του επιβλήθηκε πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του κράτους μέλους της παράβασης·

δ) το πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας υπερβαίνει τα 70 EUR.

4. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης αποστέλλει, μέσω του οικείου εθνικού σημείου επαφής, την αίτηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στο κράτος μέλος ταξινόμησης ή στο κράτος μέλος κατοικίας σε ηλεκτρονικά δομημένη μορφή.

5. Εάν το ενδιαφερόμενο πρόσωπο μπορεί να αποδείξει ότι έχει καταβληθεί το πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας ενημερώνει αμέσως σχετικά την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης.

6. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας αναγνωρίζουν τη διοικητική απόφαση σχετικά με πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας που έχει αποσταλεί σύμφωνα με το παρόν άρθρο, χωρίς να απαιτούνται περαιτέρω διατυπώσεις, και λαμβάνουν πάραυτα όλα τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεσή της, εκτός εάν η εν λόγω αρμόδια αρχή αποφασίσει να επικαλεστεί έναν από τους λόγους μη αναγνώρισης ή μη εκτέλεσης που προβλέπονται στην παράγραφο 8.

7. Η εκτέλεση της απόφασης επί προστίμου οδικής κυκλοφορίας διέπεται από τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος ταξινόμησης ή στο κράτος μέλος κατοικίας.

8. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας μπορεί να αρνηθεί να αναγνωρίσει και να εκτελέσει τη διοικητική απόφαση που αφορά πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας. Αυτό μπορεί να το κάνει μόνο εάν διαπιστώσει οτιδήποτε από τα ακόλουθα:

α) η εκτέλεση της απόφασης σχετικά με πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας θα ήταν αντίθετη προς την αρχή ne bis in idem·

β) υπάρχει ασυλία σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας, που καθιστά αδύνατη την εκτέλεση της διοικητικής απόφασης σχετικά με πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας·

γ) η απόφαση σχετικά με πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας δεν είναι πλέον εκτελεστή βάσει του δικαίου του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας λόγω παρέλευσης χρόνου·

δ) η απόφαση σχετικά με πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας δεν είναι οριστική·

ε) η απόφαση σχετικά με πρόστιμο οδικής κυκλοφορίας ή τουλάχιστον το ουσιώδες περιεχόμενό της δεν έχει μεταφραστεί όπως προβλέπεται στο άρθρο 5β·

στ) η αίτηση είναι ελλιπής και δεν μπορεί να συμπληρωθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους της παράβασης·

ζ) παραβιάζονται θεμελιώδη δικαιώματα ή θεμελιώδεις νομικές αρχές που κατοχυρώνονται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εάν η αίτηση απορριφθεί, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας ενημερώνει σχετικά την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της παράβασης, αναφέροντας τους λόγους της απόρριψης.

9. Το χρηματικό ποσό που συγκεντρώνεται από την εκτέλεση της απόφασης επί προστίμου οδικής κυκλοφορίας περιέρχεται στο κράτος μέλος ταξινόμησης ή στο κράτος μέλος κατοικίας, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ του κράτους μέλους της παράβασης και του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας. Το πρόστιμο εισπράττεται στο νόμισμα του κράτους μέλους ταξινόμησης ή του κράτους μέλους κατοικίας, ανάλογα με το ποιο από τα εν λόγω δύο κράτη μέλη έχει λάβει την αίτηση.

10. Οι παράγραφοι 1 έως 9 του παρόντος άρθρου δεν εμποδίζουν την εφαρμογή της απόφασης-πλαισίου 2005/214/ΔΕΥ, διμερών ή πολυμερών συμφωνιών ή διακανονισμών μεταξύ κρατών μελών, εφόσον οι εν λόγω συμφωνίες ή διακανονισμοί συμβάλλουν στην απλούστευση ή την περαιτέρω διευκόλυνση των διαδικασιών επιβολής χρηματικών ποινών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 5ζ*

**Τεχνικές προδιαγραφές για την ανταλλαγή ΔΑΚΟ και την αμοιβαία συνδρομή**

1. Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν ειδικά σχεδιασμένη και άκρως ασφαλή εφαρμογή λογισμικού του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS) στην επικαιροποιημένη του έκδοση για την ανταλλαγή πληροφοριών ή τη διεκπεραίωση της αμοιβαίας συνδρομής, σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η επεξεργασία δεδομένων να είναι ασφαλής, οικονομικά αποδοτική, ταχεία και αξιόπιστη και να πραγματοποιείται με διαλειτουργικά μέσα στο πλαίσιο αποκεντρωμένης δομής.

2. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται μέσω του EUCARIS διαβιβάζονται σε κρυπτογραφημένη μορφή.

3. Η Επιτροπή εκδίδει, έως τις 20 Ιανουαρίου 2026, εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των διαδικασιών, του περιεχομένου και των τεχνικών προδιαγραφών λογισμικού, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων κυβερνοασφάλειας για τις ηλεκτρονικά δομημένες αιτήσεις και απαντήσεις που σχετίζονται με το άρθρο 3α παράγραφος 1 στοιχείο α) και των μέσων διαβίβασης των πληροφοριών για τη διεκπεραίωση αμοιβαίας συνδρομής, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ενιαίων υποδειγμάτων και διαδικασιών, όπως ορίζονται στα άρθρα 4, 5γ, 5ε και 5στ. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10α παράγραφος 2.

4. Κατά την εκπόνηση των εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

α) οι αρμόδιες αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εντοπίζουν άμεση και έμμεση πρόσβαση, όταν η αίτηση δεν προέρχεται από γνωστό μέλος της πλατφόρμας ηλεκτρονικών επικοινωνιών·

β) οι αρμόδιες αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξετάζουν τις αιτήσεις, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι είναι δεόντως αιτιολογημένες και ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας·

γ) την ανάγκη θέσπισης διαδικασιών που επιτρέπουν στα κράτη μέλη να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα ως απάντηση σε αυτόματες ειδοποιήσεις και σε ασυνήθεις αιτήσεις, προκειμένου να μετριάζονται οι κίνδυνοι για τα δεδομένα, καθώς και να οργανώνουν τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την παρακολούθηση, τη διαχείριση και τον μετριασμό των κινδύνων, ιδίως για τη μη αποστολή δεδομένων σε συνέχεια ασυνήθιστων αιτήσεων, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 4 παράγραφος 1·

δ) το κράτος μέλος ταξινόμησης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ζητεί τα αναλυτικά στοιχεία της σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης πριν από τη διαβίβαση των δεδομένων ταξινόμησης στο κράτος μέλος της παράβασης και να αρνείται τη διαβίβαση των δεδομένων ταξινόμησης, εάν το κράτος μέλος της παράβασης δεν απαντήσει εντός μηνός στην εν λόγω αίτηση·

ε) την ανάγκη τήρησης ημερολογίου εξέτασης αιτήσεων που οδηγεί σε αυτόματες ειδοποιήσεις προς τα μέλη σε περίπτωση ασυνήθων αιτήσεων·

στ) όταν οι αρμόδιες αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανταλλάσσουν δεδομένα για μεμονωμένες περιπτώσεις σε πραγματικό χρόνο και όταν πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανταλλάσσουν δεδομένα με ασύγχρονο τρόπο κατά παρτίδες.

5. Έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, οι αυτόματες αναζητήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της παρούσας οδηγίας διενεργούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο παράρτημα, κεφάλαιο 3 σημεία 2 και 3, της απόφασης 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου (**) και οι οποίες εφαρμόζονται σε συνδυασμό με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

6. Κάθε κράτος μέλος αναλαμβάνει τις οικείες δαπάνες που προκύπτουν από τη διαχείριση, τη χρήση, τη συντήρηση και τις ενημερώσεις του EUCARIS και των τροποποιημένων εκδόσεών του.

*Άρθρο 5η*

**Ιδιωτικές νομικές οντότητες**

1. Έως τις 20 Ιουλίου 2029, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οικείες αρμόδιες αρχές δεν εξουσιοδοτούν νομικές οντότητες που ανήκουν σε ιδιώτες ή τελούν υπό ιδιωτική διαχείριση με διακριτή νομική προσωπικότητα να ασκούν οποιεσδήποτε δραστηριότητες σχετίζονται με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

2. Κατά το χρονικό διάστημα μέχρι την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ("μεταβατική περίοδος"), τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι μόνον οι αρμόδιες αρχές επιτρέπεται να κινούν και να διεξάγουν διαδικασίες που συνδέονται με τις σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, όπως διαδικασίες που σχετίζονται με την ανταλλαγή πληροφοριών, την επιβολή του νόμου ή οποιοδήποτε είδος αμοιβαίας συνδρομής βάσει της παρούσας οδηγίας.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά και την κατάργηση της οδηγίας 1999/93/ΕΚ (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 73).

(**) Απόφαση 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουνίου 2008, για την εφαρμογή της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ σχετικά με την αναβάθμιση της διασυνοριακής συνεργασίας, ιδίως όσον αφορά την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διασυνοριακού εγκλήματος (ΕΕ L 210 της 6.8.2008, σ. 12).».

10) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 6*

**Υποβολή εκθέσεων και παρακολούθηση**

1. Έως τις 20 Ιανουαρίου 2029, και στη συνέχεια ανά τετραετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η έκθεση περιέχει δεδομένα και στατιστικά στοιχεία που αντιστοιχούν σε κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς.

2. Στην έκθεση αναφέρεται ο αριθμός των αυτόματων αναζητήσεων που διεξήχθησαν από το κράτος μέλος της παράβασης σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 και στάλθηκαν στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους ταξινόμησης, έπειτα από σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και οι οποίες διαπράχθηκαν στο έδαφός του, καθώς και το είδος των παραβάσεων για τις οποίες υποβλήθηκαν αιτήσεις και ο δομημένος αριθμός των αιτήσεων που δεν διεκπεραιώθηκαν ανάλογα με τον λόγο της μη διεκπεραίωσης. Οι εν λόγω πληροφορίες μπορούν να βασίζονται στα δεδομένα που παρέχονται μέσω του EUCARIS.

Η έκθεση περιλαμβάνει επίσης περιγραφή της κατάστασης σε εθνικό επίπεδο αναφορικά με την επακολούθηση που παρέχεται για τις σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις και τυχόν συναφή προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη. Η περιγραφή προσδιορίζει τουλάχιστον τα εξής:

α) τον συνολικό αριθμό των καταγεγραμμένων σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και οι οποίες εντοπίστηκαν αυτόματα ή χωρίς την επιτόπια ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου·

β) τον αριθμό των καταγεγραμμένων σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και οι οποίες διαπράχθηκαν με οχήματα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση και εντοπίστηκαν αυτόματα ή χωρίς την επιτόπια ταυτοποίηση του ενδιαφερόμενου προσώπου·

γ) τον αριθμό των σταθερών ή φορητών συσκευών αυτόματης ανίχνευσης, συμπεριλαμβανομένων των καμερών ταχύτητας·

δ) τον αριθμό των χρηματικών ποινών που καταβλήθηκαν οικειοθελώς από μη μόνιμους κατοίκους·

ε) τον αριθμό των ηλεκτρονικά διαβιβαζομένων αιτήσεων και απαντήσεων αμοιβαίας συνδρομής σύμφωνα με το άρθρο 5γ και τον αριθμό των εν λόγω αιτήσεων για τις οποίες δεν παρασχέθηκαν οι πληροφορίες·

στ) τον αριθμό των ηλεκτρονικά διαβιβαζομένων αιτήσεων και απαντήσεων αμοιβαίας συνδρομής σύμφωνα με το άρθρο 5ε και τον αριθμό των εν λόγω αιτήσεων για τις οποίες δεν κατέστη δυνατή η επίδοση των εγγράφων·

ζ) τον αριθμό των ηλεκτρονικά διαβιβαζομένων αιτήσεων και απαντήσεων αμοιβαίας συνδρομής σύμφωνα με το άρθρο 5στ, τον αριθμό των εν λόγω αιτήσεων για τις οποίες κατέστη δυνατή η επιβολή των κυρώσεων και τον αριθμό των εν λόγω αιτήσεων για τις οποίες δεν κατέστη δυνατή η επιβολή των κυρώσεων.

3. Στην έκθεση αναφέρεται επίσης ο αριθμός και το είδος των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και οι οποίες διαπράχθηκαν από οδηγούς με όχημα ταξινομημένο σε τρίτη χώρα.

4. Η Επιτροπή αξιολογεί τις εκθέσεις που αποστέλλουν τα κράτη μέλη και ενημερώνει την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 1 σχετικά με το περιεχόμενό τους το αργότερο έξι μήνες μετά την παραλαβή των εκθέσεων από όλα τα κράτη μέλη.».

11) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Κεφάλαιο 7*

**Συμπληρωματικές υποχρεώσεις**

Οι νομικές οντότητες υπό την ιδιότητά τους ως κατόχων, ιδιοκτητών ή τελικών χρηστών οχημάτων που υπόκεινται στην ανταλλαγή δεδομένων της παρούσας οδηγίας έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων τους.

Τα κράτη μέλη αλληλοενημερώνονται σχετικά με περιστατικά στον τομέα της κυβερνοασφάλειας, τα οποία κοινοποιούνται δυνάμει του άρθρου 23 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), όταν τα περιστατικά αφορούν δεδομένα που είναι αποθηκευμένα σε νέφη σε εικονικούς ή φυσικούς διακομιστές ή σε υπηρεσίες φιλοξενίας νέφους.

(*) Οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο κυβερνοασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014 και της οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972, και για την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 (οδηγία NIS 2) (ΕΕ L 333 της 27.12.2022, σ. 80).».

12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«*Άρθρο 7α*

**Χρηματοδοτική στήριξη για τη διασυνοριακή συνεργασία**

Η Επιτροπή παρέχει χρηματοδοτική στήριξη σε πρωτοβουλίες που συμβάλλουν στη διασυνοριακή συνεργασία για την επιβολή των σχετικών με την οδική ασφάλεια κανόνων οδικής κυκλοφορίας στην Ένωση, ιδίως την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, και στην εφαρμογή έξυπνων μεθόδων και τεχνικών επιβολής του νόμου στα κράτη μέλη, αυξάνοντας την ανάπτυξη ικανοτήτων των αρχών επιβολής του νόμου. Χρηματοδοτική στήριξη μπορεί επίσης να παρασχεθεί για εκστρατείες ευαισθητοποίησης σχετικά με τη διασυνοριακή επιβολή των σχετικών με την οδική ασφάλεια κανόνων οδικής κυκλοφορίας και ενημερωτικές εκστρατείες σε ολόκληρη την Ένωση σχετικά με τις διαφορές στις εθνικές νομοθεσίες.».

13) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 8*

**Δικτυακή πύλη πληροφοριών για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις (δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών)**

1. Η Επιτροπή δημιουργεί και διατηρεί επιγραμμική δικτυακή πύλη για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις (“δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών”), διαθέσιμη σε όλες τις επίσημες γλώσσες των θεσμικών οργάνων της Ένωσης και με αποκλειστικό στόχο την ανταλλαγή πληροφοριών με τους χρήστες του οδικού δικτύου σχετικά με τους κανόνες που ισχύουν στα κράτη μέλη στον τομέα που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένων, όπου έχει ιδιαίτερη συνάφεια, των τρόπων για τη διασφάλιση συμμόρφωσης. Η δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα μέσα έννομης προστασίας, τυχόν δικαιώματα που παρέχονται στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα δυνάμει της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των

γλωσσικών επιλογών, πληροφορίες σχετικά με τους κανόνες περί προστασίας των δεδομένων και τις εφαρμοστέες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των εφαρμοστέων μη χρηματικών επιπτώσεων, καθώς και σχετικά με τα συστήματα και τα διαθέσιμα μέσα για την καταβολή των προστίμων που επιβάλλονται για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις.

2. Η δικτυακή πύλη για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών είναι συμβατή με τη διεπαφή που θεσπίστηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) και με άλλες δικτυακές πύλες ή πλατφόρμες με παρόμοιο σκοπό, όπως η διαδικτυακή πύλη της ευρωπαϊκής ηλεκτρονικής δικαιοσύνης.

3. Τα κράτη μέλη παρέχουν επικαιροποιημένες πληροφορίες στην Επιτροπή, για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι παρέχεται σύνδεσμος προς την επιγραμμική δικτυακή πύλη στους ιστότοπους των αρμόδιων αρχών.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Οκτωβρίου 2018, για τη δημιουργία ενιαίας ψηφιακής θύρας με σκοπό την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, σε διαδικασίες και σε υπηρεσίες υποστήριξης και επίλυσης προβλημάτων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 1).».

14) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 8α*

**Διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών**

Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει την εφαρμογή διμερών ή πολυμερών συμφωνιών ή διακανονισμών μεταξύ των κρατών μελών, εφόσον οι εν λόγω συμφωνίες ή διακανονισμοί περιέχουν πρόσθετες απαιτήσεις, πέραν εκείνων που επιβάλλονται με την παρούσα οδηγία, και συμβάλλουν στην απλούστευση ή την περαιτέρω διευκόλυνση των διαδικασιών που προβλέπονται σε αυτήν.».

15) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 9*

**Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις**

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10 για την τροποποίηση του παραρτήματος με σκοπό την επικαιροποίησή του υπό το πρίσμα της τεχνικής προόδου ή όταν αυτό απαιτείται από νομικές πράξεις της Ένωσης που σχετίζονται άμεσα με την επικαιροποίηση του παραρτήματος.».

16) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

*«Άρθρο 10α*

**Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

2. Όποτε γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

*Άρθρο 10β*

**Υποβολή έκθεσης από την Επιτροπή**

Έως τις 20 Ιουλίου 2030 και, στη συνέχεια, κάθε 18 μήνες μετά την παραλαβή των εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας από τα κράτη μέλη.

*Άρθρο 10γ*

**Μεταβατική περίοδος υποβολής εκθέσεων**

Έως τις 6 Μαΐου 2026, τα κράτη μέλη αποστέλλουν στην Επιτροπή ολοκληρωμένη έκθεση σύμφωνα με το δεύτερο και το τρίτο εδάφιο του παρόντος άρθρου.

Η ολοκληρωμένη έκθεση περιλαμβάνει τον αριθμό των αυτόματων αναζητήσεων που διεξήχθησαν από το κράτος μέλος της παράβασης και στάλθηκαν στα εθνικά σημεία επαφής των κρατών μελών ταξινόμησης, έπειτα από παραβάσεις που διαπράχθηκαν στο έδαφός του, καθώς και το είδος των παραβάσεων για τις οποίες υποβλήθηκαν αιτήσεις και τον αριθμό των αιτήσεων που δεν διεκπεραιώθηκαν.

Η ολοκληρωμένη έκθεση περιλαμβάνει επίσης περιγραφή της κατάστασης σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την επακολούθηση σε συνέχεια των σχετικών με την οδική ασφάλεια τροχαίων παραβάσεων, με βάση το ποσοστό τέτοιων παραβάσεων για τις οποίες στάλθηκαν κοινοποιήσεις τροχαίας παράβασης.

---

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).».

17) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 11*

**Αναθεώρηση**

Έως τις 20 Ιουλίου 2030, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας από τα κράτη μέλη. Η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για περαιτέρω αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τη συμπερίληψη και άλλων παραβάσεων, εφόσον από τα στοιχεία των κρατών μελών καθίσταται εμφανής η θετική και ποσοτικοποιήσιμη συμβολή της συμπερίληψής τους στην οδική ασφάλεια.».

18) Το παράρτημα Ι αντικαθίσταται από το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

19) Το παράρτημα ΙΙ διαγράφεται.

*Άρθρο 2*

**Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 20 Ιουλίου 2027. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 3*

**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 4*

**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη

Βρυξέλλες, 19 Δεκεμβρίου 2024.

| *Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο* | *Για το Συμβούλιο* |
|---|---|
| *Η Πρόεδρος* | *Ο Πρόεδρος* |
| R. METSOLA | BÓKA J. |

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

**Στοιχεία δεδομένων αναγκαία για τη διεξαγωγή της προβλεπόμενης στο άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 3 αναζήτησης**

1. Στοιχεία δεδομένων για την έναρξη αναζήτησης (εξερχόμενη αίτηση)

| Στοιχείο | Υ ([1]) | Παρατηρήσεις |
|---|---|---|
| Κράτος μέλος ταξινόμησης | Υ | Διακριτικό σήμα ([2]) του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος |
| Αριθμός κυκλοφορίας | Υ | Πλήρης αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος |
| Δεδομένα σχετικά με την παράβαση και/ή τον έλεγχο του οχήματος | | |
| Τόπος διάπραξης της παράβασης ή ελέγχου του οχήματος | Υ | Διεύθυνση ή οδική χιλιομετρική σήμανση του τόπου όπου διαπράχθηκε η παράβαση ή συνέβη ο έλεγχος του οχήματος |
| Κράτος μέλος της παράβασης και/ή του ελέγχου του οχήματος | Υ | Διακριτικό σήμα ([2]) του κράτους μέλους της παράβασης |
| Αρμόδια αρχή | Υ | Ονομασία της αρμόδιας αρχής η οποία είναι υπεύθυνη για την υποβολή αίτησης για τα δεδομένα ή στην οποία έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της διαδικασίας |
| Όνομα χρήστη | Υ | Όνομα χρήστη του προσώπου το οποίο είναι υπεύθυνο για την υποβολή αίτησης για τα δεδομένα ή στο οποίο έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της διαδικασίας |
| Αριθμός υπόθεσης | Υ | Αριθμός υπόθεσης που παρέχεται από την αρμόδια αρχή η οποία είναι υπεύθυνη για την υποβολή αίτησης για τα δεδομένα ή στην οποία έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της διαδικασίας |
| Ημερομηνία αναφοράς της παράβασης και/ή του ελέγχου του οχήματος | Υ | |

| Στοιχείο | Υ ([1]) | Παρατηρήσεις |
|---|---|---|
| Ώρα αναφοράς της παράβασης και/ή του ελέγχου του οχήματος | Υ | |
| Σκοπός της αναζήτησης | Υ | Κωδικός που αναφέρει τον τύπο της σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης όπως απαριθμείται στο άρθρο 2 παράγραφος 1<br>1. = Υπερβολική ταχύτητα<br>2. = Οδήγηση σε κατάσταση μέθης<br>3. = Μη χρήση της ζώνης ασφαλείας<br>4. = Παραβίαση κόκκινου φωτεινού σηματοδότη<br>5. = Χρήση απαγορευμένης λωρίδας<br>10. = Οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών<br>11. = Μη χρήση προστατευτικού κράνους<br>12. = Παράνομη χρήση κινητού τηλεφώνου ή άλλης συσκευής επικοινωνίας κατά την οδήγηση<br>14. = Μη τήρηση ασφαλούς απόστασης από το προπορευόμενο όχημα<br>15. = Επικίνδυνη προσπέραση<br>16. = Επικίνδυνη στάθμευση ή στάση<br>17. = Διάβαση μίας ή περισσότερων συνεχών γραμμών<br>18. = Οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα<br>19. = Μη τήρηση των κανόνων για τη δημιουργία και τη χρήση των λωρίδων έκτακτης ανάγκης ή για την παραχώρηση προτεραιότητας σε οχήματα υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης<br>20. = Χρήση υπερφορτωμένου οχήματος<br>33. = Μη τήρηση των κανόνων για τους περιορισμούς στην πρόσβαση οχημάτων<br>34. = Εγκατάλειψη παθόντος<br>35. = Μη τήρηση των κανόνων σε ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση |

([1]) Υ = υποχρεωτική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων.
([2]) Διακριτικό σήμα σύμφωνα με το άρθρο 37 της Σύμβασης για την οδική κυκλοφορία, που υπογράφηκε στη Βιέννη στις 8 Νοεμβρίου 1968, ή κωδικός κράτους μέλους του EUCARIS.

2. Στοιχεία δεδομένων που παρέχονται ως αποτέλεσμα της εναρκτήριας αναζήτησης που διενεργείται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφοι 1 και 3

Μέρος Ι. Δεδομένα σχετικά με οχήματα που παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 3

| Στοιχείο | Υ/Π [2] | Παρατηρήσεις [3] |
|---|---|---|
| Αριθμός κυκλοφορίας | Υ | (Κωδικός A) Πλήρης αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος |
| Αριθμός πλαισίου/VIN [1] | Υ | (Κωδικός E) Πλήρης αριθμός πλαισίου/VIN του οχήματος |
| Κράτος μέλος ταξινόμησης | Υ | Διακριτικό σήμα [4] του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος |
| Μάρκα | Υ | (Κωδικός D.1) Μάρκα του οχήματος, π.χ. Ford, Opel, Renault |
| Εμπορική περιγραφή ή περιγραφές | Υ | (Κωδικός D.3) Εμπορική περιγραφή του οχήματος, π.χ. Focus, Astra, Megane |
| Κωδικός κατηγορίας ΕΕ | Υ | (Κωδικός J) π.χ. N1, M2, N2, L, T |
| Ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης | Υ | (Κωδικός B) Ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης του οχήματος |
| Ημερομηνία τελευταίας ταξινόμησης | Υ | (Κωδικός I) Ημερομηνία τελευταίας ταξινόμησης του οχήματος |
| Γλώσσα | Υ | Γλώσσα του εγγράφου ταξινόμησης του οχήματος |
| Προηγούμενες αιτήσεις | Π | Οι ημερομηνίες προηγούμενων αιτήσεων σχετικά με το όχημα |

(1) VIN = αναγνωριστικός αριθμός οχήματος
(2) Υ = υποχρεωτική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων όταν είναι διαθέσιμο σε οποιοδήποτε εθνικό μητρώο κράτους μέλους, Π = προαιρετική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων.
(3) Οι κωδικοί είναι εναρμονισμένοι σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).
(4) Διακριτικό σήμα σύμφωνα με το άρθρο 37 της Σύμβασης για την οδική κυκλοφορία, που υπογράφηκε στη Βιέννη στις 8 Νοεμβρίου 1968, ή κωδικός κράτους μέλους του EUCARIS.

Μέρος ΙΙ. Δεδομένα σχετικά με οχήματα που παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 3

| Στοιχείο | Υ/Π [1] | Παρατηρήσεις [2] |
|---|---|---|
| Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος εκτός μοτοσυκλετών | Υ | (Κωδικός F.1) |
| Μέγιστη αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος σε κυκλοφορία στο κράτος μέλος ταξινόμησης | Υ | (Κωδικός F.2) |
| Μέγιστη αποδεκτή μάζα έμφορτου ολόκληρου οχήματος σε κυκλοφορία στο κράτος μέλος ταξινόμησης | Υ | (Κωδικός F.3) |
| Μάζα του οχήματος σε κυκλοφορία με το αμάξωμα και με το σύστημα ζεύξης στην περίπτωση ρυμουλκού οχήματος σε κυκλοφορία κάθε κατηγορίας πλην της $M_1$ (σε kg) | Υ | (Κωδικός G) |
| Αριθμός αξόνων | Υ | (Κωδικός L) |
| Μεταξόνιο (σε mm) | Υ | (Κωδικός M) |
| Για οχήματα με συνολική μάζα άνω των 3 500 kg, κατανομή της τεχνικά αποδεκτής μέγιστης μάζας έμφορτου οχήματος στους άξονες: | Υ | |
| άξονας 1 (σε kg) | | (Κωδικός N.1) |
| άξονας 2 (σε kg), κατά περίπτωση | | (Κωδικός N.2) |
| άξονας 3 (σε kg), κατά περίπτωση | | (Κωδικός N.3) |
| άξονας 4 (σε kg), κατά περίπτωση | | (Κωδικός N.4) |
| άξονας 5 (σε kg), κατά περίπτωση | | (Κωδικός N.5) |
| Τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έλξης του ρυμουλκούμενου: | Υ | |
| με πέδηση (σε kg) | | (Κωδικός O.1) |
| χωρίς πέδηση (σε kg) | | (Κωδικός O.2) |
| Κινητήρας: | Π | |

| Στοιχείο | Υ/Π [1] | Παρατηρήσεις [2] |
|---|---|---|
| Τύπος καυσίμου ή πηγή ενέργειας | | (Κωδικός P.3) |
| Τύπος EURO | Π | (Κωδικός V.9) |

[1] Υ = υποχρεωτική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων όταν είναι διαθέσιμο σε οποιοδήποτε εθνικό μητρώο κράτους μέλους, Π = προαιρετική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων.
[2] Οι κωδικοί είναι εναρμονισμένοι σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

Μέρος III. Δεδομένα σχετικά με τους κατόχους και τους ιδιοκτήτες των οχημάτων

| Στοιχείο | Υ/Π [1] | Παρατηρήσεις [2] |
|---|---|---|
| Δεδομένα σχετικά με κατόχους του οχήματος | | (Κωδικός C.1)<br>Τα δεδομένα αναφέρονται στον κάτοχο της συγκεκριμένης άδειας κυκλοφορίας |
| Επώνυμο ή εταιρική επωνυμία | Υ | (Κωδικός C.1.1)<br>Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το επώνυμο ή την εταιρική επωνυμία, τα προθήματα και τους τίτλους, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Όνομα | Υ | (Κωδικός C.1.2)<br>Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το όνομα ή τα ονόματα και τα αρχικά, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Διεύθυνση | Υ | (Κωδικός C.1.3)<br>Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για την οδό, τον αριθμό της οικίας, τον ταχυδρομικό κώδικα, τον τόπο κατοικίας, τη χώρα κατοικίας, κ.λπ., και κοινοποιείται η διεύθυνση σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας | Π | Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για ηλεκτρονικές υπηρεσίες συστημένης παράδοσης σύμφωνα με το άρθρο 5α παράγραφος 1 |
| Φύλο | Π | Άρρεν, θήλυ. |
| Ημερομηνία γέννησης | Υ | |
| Νομική οντότητα | Υ | Φυσικό ή νομικό πρόσωπο |

| Στοιχείο | Υ/Π [1] | Παρατηρήσεις [2] |
|---|---|---|
| Τόπος γέννησης | Π | |
| Αριθμός δελτίου ταυτότητας | Υ | Αναγνωριστικό που προσδιορίζει κατά τρόπο μοναδικό το πρόσωπο ή την εταιρεία |
| Δεδομένα σχετικά με ιδιοκτήτες του οχήματος | | (Κωδικός C.2)<br>Τα δεδομένα αναφέρονται στον ιδιοκτήτη του οχήματος |
| Επώνυμο ή εταιρική επωνυμία | Υ | (Κωδικός C.2.1)<br>Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το επώνυμο ή την εταιρική επωνυμία, τα προθήματα και τους τίτλους, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Όνομα | Υ | (Κωδικός C.2.2)<br>Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το όνομα ή τα ονόματα και τα αρχικά, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Διεύθυνση | Υ | (Κωδικός C.2.3) |
| Ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας | Π | Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για ηλεκτρονικές υπηρεσίες συστημένης παράδοσης σύμφωνα με το άρθρο 5α παράγραφος 1 |
| Φύλο | Π | Άρρεν, θήλυ |
| Ημερομηνία γέννησης | Υ | |
| Νομική οντότητα | Υ | Φυσικό ή νομικό πρόσωπο |
| Τόπος γέννησης | Π | |
| Αριθμός δελτίου ταυτότητας | Υ | Αναγνωριστικό που προσδιορίζει κατά τρόπο μοναδικό το πρόσωπο ή την εταιρεία |

(1) Υ = υποχρεωτική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων όταν είναι διαθέσιμο σε οποιοδήποτε εθνικό μητρώο κράτους μέλους, Π = προαιρετική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων.

(2) Οι κωδικοί είναι εναρμονισμένοι σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

Μέρος IV. Δεδομένα σχετικά με τους τελικούς χρήστες των οχημάτων

| Στοιχείο | Υ/Π [1] | Παρατηρήσεις |
|---|---|---|
| Δεδομένα σχετικά με τους τελικούς χρήστες του οχήματος | | Τα δεδομένα αναφέρονται στον τελικό χρήστη του οχήματος |
| Επώνυμο ή εταιρική επωνυμία | Υ | Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το επώνυμο ή την εταιρική επωνυμία, τα προθήματα και τους τίτλους, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Όνομα | Υ | Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το όνομα ή τα ονόματα και τα αρχικά, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Διεύθυνση | Υ | Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για την οδό, τον αριθμό της οικίας, τον ταχυδρομικό κώδικα, τον τόπο κατοικίας, τη χώρα κατοικίας, κ.λπ., και κοινοποιείται η διεύθυνση σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας | Π | Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για ηλεκτρονικές υπηρεσίες συστημένης παράδοσης σύμφωνα με το άρθρο 5α παράγραφος 1 |
| Φύλο | Π | Άρρεν, θήλυ |
| Ημερομηνία γέννησης | Υ | |
| Νομική οντότητα | Υ | Φυσικό ή νομικό πρόσωπο |
| Τόπος γέννησης | Π | |
| Αριθμός δελτίου ταυτότητας | Υ | Αναγνωριστικό που προσδιορίζει κατά τρόπο μοναδικό το πρόσωπο ή την εταιρεία |

[1] Υ = υποχρεωτική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων όταν είναι διαθέσιμο σε οποιοδήποτε εθνικό μητρώο ενός κράτους μέλους, Π = προαιρετική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων.

Μέρος V. Δεδομένα κατά τον χρόνο διάπραξης της σχετικής με την οδική ασφάλεια τροχαίας παράβασης σχετικά με τους προηγούμενους κατόχους και ιδιοκτήτες του οχήματος που αποτελεί αντικείμενο της εναρκτήριας αναζήτησης του τμήματος 1 του παρόντος παραρτήματος, σύμφωνα με το άρθρο 4α παράγραφος 2

| Στοιχείο | Υ/Π ([1]) | Παρατηρήσεις ([2]) |
|---|---|---|
| Δεδομένα σχετικά με προηγούμενους κατόχους του οχήματος | | (Κωδικός C.1)<br>Τα δεδομένα αναφέρονται στον κάτοχο της συγκεκριμένης άδειας κυκλοφορίας |
| Επώνυμο ή εταιρική επωνυμία | Υ | (Κωδικός C.1.1)<br>Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το επώνυμο ή την εταιρική επωνυμία, τα προθήματα και τους τίτλους, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Όνομα | Υ | (Κωδικός C.1.2)<br>Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το όνομα ή τα ονόματα και τα αρχικά, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Διεύθυνση | Υ | (Κωδικός C.1.3)<br>Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για την οδό, τον αριθμό της οικίας, τον ταχυδρομικό κώδικα, τον τόπο κατοικίας, τη χώρα κατοικίας, κ.λπ., και κοινοποιείται η διεύθυνση σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας | Π | Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για ηλεκτρονικές υπηρεσίες συστημένης παράδοσης σύμφωνα με το άρθρο 5α παράγραφος 1 |
| Φύλο | Π | Άρρεν, θήλυ |
| Ημερομηνία γέννησης | Υ | |
| Νομική οντότητα | Υ | Φυσικό ή νομικό πρόσωπο |
| Τόπος γέννησης | Π | |
| Αριθμός δελτίου ταυτότητας | Υ | Αναγνωριστικό που προσδιορίζει κατά τρόπο μοναδικό το πρόσωπο ή την εταιρεία |
| Δεδομένα σχετικά με προηγούμενους ιδιοκτήτες του οχήματος | | (Κωδικός C.2)<br>Τα δεδομένα αναφέρονται στον προηγούμενο ιδιοκτήτη του οχήματος. |

| Στοιχείο | Υ/Π [1] | Παρατηρήσεις [2] |
|---|---|---|
| Επώνυμο ή εταιρική επωνυμία | Υ | (Κωδικός C.2.1)<br>Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το επώνυμο ή την εταιρική επωνυμία, τα προθήματα και τους τίτλους, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Όνομα | Υ | (Κωδικός C.2.2)<br>Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το όνομα ή τα ονόματα και τα αρχικά, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Διεύθυνση | Υ | (Κωδικός C.2.3) |
| Ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας | Π | Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για ηλεκτρονικές υπηρεσίες συστημένης παράδοσης σύμφωνα με το άρθρο 5α παράγραφος 1 |
| Φύλο | Π | Άρρεν, θήλυ |
| Ημερομηνία γέννησης | Υ | |
| Νομική οντότητα | Υ | Φυσικό ή νομικό πρόσωπο |
| Τόπος γέννησης | Π | |
| Αριθμός δελτίου ταυτότητας | Υ | Αναγνωριστικό που προσδιορίζει κατά τρόπο μοναδικό το πρόσωπο ή την εταιρεία |

[1] Υ = υποχρεωτική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων όταν είναι διαθέσιμο σε οποιοδήποτε εθνικό μητρώο κράτους μέλους, Π = προαιρετική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων.

[2] Οι κωδικοί είναι εναρμονισμένοι σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

Μέρος VI. Δεδομένα κατά τον χρόνο διάπραξης της παράβασης σχετικά με τον προηγούμενο τελικό χρήστη του οχήματος που αποτελεί αντικείμενο της εναρκτήριας αναζήτησης του τμήματος 1 του παρόντος παραρτήματος, σύμφωνα με το άρθρο 4α παράγραφος 2

| Στοιχείο | Υ/Π [1] | Παρατηρήσεις |
|---|---|---|
| Δεδομένα σχετικά με προηγούμενους τελικούς χρήστες του οχήματος | | Τα δεδομένα αναφέρονται σε προηγούμενο τελικό χρήστη του οχήματος |
| Επώνυμο ή εταιρική επωνυμία | Υ | Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το επώνυμο ή την εταιρική επωνυμία, τα προθήματα και τους τίτλους, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Όνομα | Υ | Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για το όνομα ή τα ονόματα και τα αρχικά, και κοινοποιείται σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Διεύθυνση | Υ | Χρησιμοποιούνται χωριστά πεδία για την οδό, τον αριθμό της οικίας, τον ταχυδρομικό κώδικα, τον τόπο κατοικίας, τη χώρα κατοικίας, κ.λπ., και κοινοποιείται η διεύθυνση σε εκτυπώσιμη μορφή |
| Ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας | Π | Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για ηλεκτρονικές υπηρεσίες συστημένης παράδοσης σύμφωνα με το άρθρο 5α παράγραφος 1 |
| Φύλο | Π | Άρρεν, θήλυ |
| Ημερομηνία γέννησης | Υ | |
| Νομική οντότητα | Υ | Φυσικό ή νομικό πρόσωπο |
| Τόπος γέννησης | Π | |
| Αριθμός δελτίου ταυτότητας | Υ | Αναγνωριστικό που προσδιορίζει κατά τρόπο μοναδικό το πρόσωπο ή την εταιρεία |

[1] Υ = υποχρεωτική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων όταν είναι διαθέσιμο σε οποιοδήποτε εθνικό μητρώο ενός κράτους μέλους, Π = προαιρετική κοινοποίηση του στοιχείου δεδομένων.