

"NUEVA" DIRECTIVA PARA FACILITAR EL INTERCAMBIO TRANSFRONTERIZO DE INFORMACIÓN SOBRE INFRACCIONES DE TRÁFICO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Diego Ruiz López
Estudiante del Máster de Acceso a la Abogacía
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación: 16 de marzo de 2015

1. Motivos que han propiciado la aparición de la Directiva¹

En los tiempos que corren, se han venido dando una serie de supuestos, en los que por desgracia son frecuentes accidentes de tráfico tras el incumplimiento de las normas que regulan la seguridad vial en los que se ve implicado un vehículo matriculado en otro Estado miembro al del Estado donde han tenido lugar los hechos. Esta situación, implica la imposibilidad de aplicación las normas de seguridad vial, siendo por lo tanto necesario acondicionar nuevos mecanismos a fin de evitar este tipo de situaciones.

Esta situación a la que nos hemos referido, propició que, ante la falta de procedimientos adecuados y los vacíos que dejan patente las Decisiones 2008/616/JAI del Consejo² y la Decisión 2008/616/JAI del Consejo³, se incentivaran una serie de acercamientos en el seno de la UE para poner fin a esta situación⁴ de impunidad tras la comisión de algún ilícito. Así, se aprobó la Directiva 2011/82/UE, de 25 de octubre, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, - con idéntico objeto que la analizada en esta noticia-. La necesidad de publicar una nueva Directiva en la materia proviene de la anulación de la Directiva del

¹ <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=ES&f=PE%20103%202014%20INIT>

² Decisión 2008/615/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza.

³ Decisión 2008/616/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, relativa a la ejecución de la Decisión 2008/615/JAI sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza.

⁴ En su comunicado de 20 de julio de 2010 que llevó por título "Hacia un espacio Europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020", la comisión destacó que el cumplimiento de las normas de tráfico sigue siendo un factor clave para establecer las condiciones encaminadas a conseguir una reducción considerable del número de fallecidos y heridos. También se hizo una petición en idénticos términos por parte de la Comisión con fecha 2 de diciembre del mismo año.

2011 por la Sentencia TJUE (Sala Gran Sala) de 6 mayo 2014 C-43, por haber sido aprobada en base al art. 87 del TFUE y no en base al art. 91.1.c del TFUE, como correspondía. Por este motivo, la nueva Directiva no contiene ninguna modificación sustancial sobre el fondo de la Directiva de 2011 (que continúa aplicándose de forma provisional hasta el 6 de mayo de 2015), sino que se limita a cambiar la base legal de su aprobación. En coherencia con ello, la transposición de la Directiva ha de realizarse a más tardar, y como bien se establece en el artículo 12 de la misma, antes del 6 de mayo de 2015 (a excepción de Reino Unido y Dinamarca, e Irlanda, cuyo plazo vencerá el 6 de mayo de 2017), momento en el que finaliza el plazo de aplicación provisional de la Directiva de 2011.

El fin primordial de la Directiva es, pues, mejorar la seguridad vial en toda la Unión, y garantizar el mismo trato a todos los conductores infractores sean o no residentes, facilitándose para ello la aplicación de la normativa del Estado de ocurrencia, con independencia del Estado miembro en que se encuentre matriculado el vehículo. Para que sea posible la aplicación de la normativa en materia de seguridad vial de los diferentes Estados y, por lo tanto, garantizar el mismo trato a los conductores infractores ya sean o no residentes, utilizando para ello un sistema transfronterizo de intercambio de información para determinados tipos de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial con independencia de su carácter administrativo o penal con arreglo al Derecho del Estado miembro de que se trate.

2. ¿Ante qué tipo de infracciones operará el intercambio de información que se prevé en la Directiva?

En este sentido, el artículo número dos del referenciado texto legal recoge una serie de supuestos de hecho, lo que supone que, en el momento que el conductor del vehículo a motor -aunque se encuentre matriculado dicho vehículo en otro Estado de la Unión Europea- realice alguna de las conductas recogidas en dicho artículo, comiencen a aplicarse los mecanismos que prevé esta Directiva para imponer al conductor la sanción que corresponda. Dichas conductas son:

- Exceso de velocidad;
- No utilización del cinturón de seguridad;
- No detención ante un semáforo rojo;
- Conducción en estado de embriaguez;
- Conducir bajo la influencia de las drogas;
- No utilización del casco de protección;
- Circulación por carril prohibido;

- Utilización ilegal de un teléfono móvil o cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción.

3. El procedimiento para el intercambio de información

Este proceso de intercambio de información con fines únicamente punitivos, y que se regula en los artículos 4 y 5 de la Directiva, se ha de realizar del siguiente modo.

En primer lugar, en el momento en que las autoridades tengan constancia o sean testigos oculares de la comisión de alguna de las infracciones reguladas en el artículo 2 de la Directiva, los Estados miembros facilitarán a los puntos de contacto⁵ de los otros Estados miembros (a los que se refiere el apartado 2 de este artículo) el acceso a los datos de matriculación de vehículos, estableciéndose también la posibilidad de realizar búsquedas automatizadas de los datos relativos a dicho vehículo o a los propietarios o titulares del mismo.

No obstante, hemos de resaltar que a la hora del intercambio de información se imponen fuertes restricciones en cuanto a los medios informáticos para la realización de éste, no pudiendo realizarse dicho intercambio a través de otras bases de datos que no se utilicen para los fines de la presente Directiva. En particular, este intercambio de información ha de realizarse aprovechando la aplicación informática del Sistema Europeo de Información sobre vehículos y permisos de circulación (Eucaris), que garantiza un intercambio rápido, seguro y confidencial entre los Estados miembros. También, se impone como obligación a los Estados miembros la supervisión para que la transacción de los datos se lleve a cabo de forma rápida, segura, y atendiendo a lo dispuesto en materia de protección de datos⁶.

Una vez que las autoridades han reunido todos aquellos datos que les son de utilidad para la localización del vehículo y del titular de éste, si el Estado decide incoar el procedimiento, habrá de hacerlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la mencionada Directiva. En este artículo se exige, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 6.3 del CEDH, que se informe debidamente al titular del vehículo o al presunto infractor. Para ello, la información sobre la infracción se transmitirá a través de una carta de información a los sujetos que se acaban de señalar en la que se recojan las consecuencias jurídicas de la infracción en el territorio del Estado miembro de la infracción con arreglo a su Derecho.

⁵Autoridad designada para el intercambio de matriculación de vehículos (artículo 3).

⁶A estos efectos, el artículo 7 de la presente Directiva establece que han de aplicarse las disposiciones recogidas en la Directiva 95/46/CE en materia de protección de datos.

Por otro lado, dicha carta ha de contener información relativa a la naturaleza de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial, el lugar, la fecha y la hora en que se cometió, el título de las normas de la legislación nacional que se hayan infringido, así como la sanción y, si procede, los datos relativos al dispositivo empleado para detectar la infracción. Finalmente, la carta informativa se emitirá en la lengua del documento de matriculación del vehículo.

4. Conclusión y problema de la Directiva

Para concluir, hemos de destacar, como bien se apunta de pasada en la Exposición de Motivos (apartado 18), que esta "nueva" Directiva pierde la oportunidad de colmar "lagunas" que ya mostraba la Directiva de 2011, pues presenta una carencia bastante importante, y es que no se establece sistema de seguimiento en aquellos supuestos en los que el infractor sea condenado al pago de una cantidad pecuniaria y la incumpla, así como tampoco contiene mecanismo de reconocimiento y ejecución de resoluciones firmes sancionatorias. Con lo cual, esto puede suponer que el eventual avance de estas Directivas en materia de seguridad vial no sea tal, pues la consecuencia jurídica que habría de recaer sobre el infractor tras la comisión de alguna de las conductas recogidas en el artículo 2 de esta Directiva "llega" hasta la "frontera" del país en el que se han cometido los hechos, dado que no hay posibilidad de exigir el pago o el cumplimiento de la sanción al infractor.