

Propuesta de Directiva europea que modifica la Directiva por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial

Pozuelo de Alarcón, a 10 de marzo de 2023

Estimada/o asociada/o,

El pasado 1 de marzo de 2023 la Comisión Europea presentó tres propuestas de Directiva relacionadas con la seguridad vial.

Destacar que estos textos son propuestas y que seguirán un proceso de tramitación parlamentaria a nivel europeo, por lo que están sujetos a posibles enmiendas y modificaciones.

1. **Propuesta de revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción:** una nueva directiva.
2. Propuesta de Directiva que modifica la Directiva (UE) 2015/413 por la que se **facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.**
3. Propuesta de Directiva **sobre el efecto a escala de la Unión de determinados tipos de privación del derecho de conducir.**

La semana pasada informábamos de la más destacada, la propuesta de Directiva del permiso de conducción. A continuación, informaremos sobre la propuesta de Directiva que modifica la **Directiva (UE) 2015/413** por la que se **facilita el INTERCAMBIO TRANSFRONTERIZO DE INFORMACIÓN SOBRE INFRACCIONES DE TRÁFICO en materia de seguridad vial**, cuyas disposiciones deberán ser transpuestas a los Estados miembros antes del transcurso de 2 años desde su entrada en vigor.

La redacción actual de la Directiva (UE) 2015/413 no facilita una investigación eficaz de las infracciones de tráfico relacionadas con la seguridad vial cometidas por conductores no residentes y la ejecución de sanciones pecuniarias en la medida deseada. Esto da lugar a una relativa impunidad de los conductores no residentes y tiene un impacto negativo en la seguridad vial en la Unión europea.

Esta iniciativa tiene por objeto seguir mejorando la seguridad vial ampliando el ámbito de aplicación de la Directiva 2015/413 a otras infracciones de tráfico relacionadas con la seguridad vial y racionalizando (es decir, simplificando, digitalizando y perfeccionando) la investigación de las infracciones de tráfico cometidas en el extranjero, facilitando así la aplicación transfronteriza de las sanciones.

Las principales modificaciones que se introducen mediante la propuesta de Directiva que nos ocupa son las siguientes:

1).- **Amplía el ámbito de aplicación** de la Directiva a **otras infracciones de tráfico** relacionadas con la seguridad vial, a saber:

- a).- No mantener una distancia suficiente con respecto al vehículo precedente;
- b).- Adelantamiento peligroso;
- c).- Estacionamiento peligroso;
- d).- Cruzar una o más líneas blancas continuas;
- e).- Conducción en sentido contrario;
- f).- No respetar las normas sobre la creación y utilización de corredores de emergencia; y
- g).- Uso de un vehículo sobrecargado.

2).- Aclara algunas de las **definiciones** existentes y añade nuevas definiciones, como las que describen las infracciones de tráfico relacionadas en el punto anterior.

3).- Inserta un nuevo artículo 3 bis sobre **responsabilidades y competencias de los puntos de contacto nacionales**.

A efectos del intercambio de información con arreglo a la presente Directiva, cada Estado miembro designará un punto de contacto nacional.

Los puntos de contacto nacionales de los Estados miembros están obligados a cooperar con otras autoridades implicadas en la investigación de las infracciones de tráfico relacionadas con la seguridad vial que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva, independientemente de la naturaleza de la infracción o del estatuto jurídico de la autoridad. Así pues, se anima a los Estados miembros a intercambiar la información prevista en la Directiva a través de un sistema único.

Los puntos de contacto nacionales deben estar siempre a disposición de dichas autoridades y responder a sus solicitudes en un plazo razonable.

4).- Establece que el **intercambio de datos de matriculación de vehículos** («VRD») debe llevarse a cabo a través de un sistema electrónico único — el Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción (**Eucaris**) — a fin de garantizar el intercambio rápido, rentable, seguro y fiable de datos de matriculación de vehículos específicos entre los Estados miembros.

También establece que los Estados miembros están autorizados a realizar búsquedas automatizadas en los registros de vehículos de conformidad con los procedimientos existentes, incluido el uso de la aplicación informática, hasta que la Comisión adopte un acto de ejecución que establezca procedimientos para dichas búsquedas.



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

En los casos en que un vehículo haya sido arrendado (o sujeto a un contrato de alquiler a largo plazo), los Estados miembros podrán realizar búsquedas automatizadas en los registros de vehículos para recuperar los datos sobre los usuarios finales, cuando estén disponibles.

Se establece un período 6 meses de conservación de los datos con respecto a la identidad de los propietarios, titulares y usuarios finales anteriores de los vehículos para proporcionar a las autoridades la información adecuada que necesitan para la investigación de los delitos.

5).- Se introducen nuevas disposiciones relacionadas con a la asistencia mutua en la **identificación de las personas responsables**:

a).- Los Estados miembros están obligados a prestarse asistencia mutua en los casos en que, sobre la base de los resultados de la búsqueda automatizada realizada, el Estado miembro en el que se haya cometido la infracción no pueda identificar adecuadamente a la persona responsable de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

También se identifican los motivos por los que el Estado miembro de registro o el Estado miembro de residencia pueden denegar la prestación de asistencia mutua para la identificación de la persona responsable, en particular para evitar revelar la identidad de las personas protegidas;

b).- Los Estados miembros están autorizados a aplicar sus medidas nacionales a los no residentes, en particular el deber de los presuntos responsables de cooperar con sus autoridades en la identificación de la persona responsable. ;y

c).- Las autoridades competentes de los Estados miembros pueden utilizar no solo los registros de vehículos, sino también otros registros, como los registros nacionales de permisos de conducción o los registros de población, en la medida en que dicho uso esté explícitamente permitido por la legislación de la Unión.

6).- Se especifica el **contenido mínimo de la carta informativa sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial**.

Cuando el Estado miembro donde se ha cometido la infracción decida incoar dicho procedimiento sancionador, informará sin demora a la presunta persona responsable de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial mediante una carta informativa, la cual contendrá, como mínimo, la información sobre la infracción cometida, el vehículo con el que se cometió (incluida la matrícula), el lugar, fecha y hora de la misma, las disposiciones legales infringidas, su calificación jurídica, las sanciones aplicables y otras consecuencias jurídicas posibles, los recursos que proceden para ejercer el derecho de defensa y recurrir la decisión, el pago de sanciones pecuniarias – incluidas las medidas atenuantes–, las normas aplicables en materia de protección de datos y, en su caso, información sobre la entidad facultada por un



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

Estado miembro para cobrar sanciones pecuniarias que envió la carta informativa, etc.

Se refuerza el derecho a presentar un recurso, facilitando información detallada sobre dónde y cómo ejercer los derechos de defensa o interponer un recurso en el Estado miembro de la infracción, en una lengua que la persona interesada entienda.

También debe facilitarse una descripción de los procedimientos en ausencia cuando proceda, ya que la presunta persona responsable no puede tener previsto regresar al Estado miembro de la infracción para participar en el proceso.

7).- Se introduce un nuevo artículo 5 bis) sobre la **notificación de la carta informativa y los documentos de seguimiento**, donde se dispone el régimen lingüístico para la comunicación entre las personas presuntamente responsables y las autoridades de los Estados miembros, que debe aplicarse hasta la fase de recurso ante un órgano jurisdiccional, así como plazos armonizados para el envío de estos documentos.

Cuando el Estado miembro de la infracción decida incoar un procedimiento sancionador, dicho Estado miembro enviará la carta informativa y los documentos de seguimiento en la lengua del permiso de circulación del vehículo.

Cuando no se disponga de la lengua del permiso de circulación del vehículo, o cuando existan dudas razonables sobre si el envío de la carta de información o de los documentos de seguimiento en la lengua del permiso de circulación del vehículo respetaría la protección de los derechos fundamentales de la persona interesada, la carta informativa y los documentos de seguimiento se enviarán en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro de matriculación o de la Estado miembro de residencia del presunto responsable.

Cuando existan varias lenguas oficiales en el Estado miembro de matriculación o en el Estado miembro de residencia, las cartas informativas y los documentos de seguimiento se enviarán en la lengua o lenguas oficiales de la región u otra subdivisión geográfica en la que se encuentre la dirección de los presuntos responsables. o en otra lengua que dicho Estado miembro haya indicado que aceptaría.

Si no es posible entregar los documentos mediante entrega certificada o medios electrónicos de igual valor, se establecerán procedimientos específicos de asistencia mutua para la notificación transfronteriza de los documentos. Los procedimientos se digitalizarán de conformidad con un acto de ejecución.

8).- Se introduce un nuevo artículo 5 ter) relativo a los **créditos financieros de entidades privadas o públicas facultadas por los Estados miembros para administrar los procedimientos sancionadores**.

Las personas presuntamente responsables no están obligadas a pagar los gastos legales y administrativos relacionados con la administración de las



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

sanciones cuando dicha administración se subcontrata a los cobradores de deudas. No obstante, las autoridades de los Estados miembros pueden cobrar tasas administrativas proporcionadas.

9).- **Se obliga a los Estados miembros a informarse mutuamente sobre los incidentes de ciberseguridad relacionados con los datos almacenados en las nubes;**

10).- Se obliga a la Comisión a modificar el **portal informático**, disponible en todas las lenguas, **para facilitar el intercambio de información** entre los puntos de contacto nacionales, otras autoridades pertinentes de los Estados miembros y los usuarios de la carretera, por ejemplo, sobre las normas de tráfico relacionadas con la seguridad vial vigentes en los Estados miembros, los procedimientos de recurso y las sanciones aplicadas.

El portal también facilitará la verificación de la autenticidad de las cartas informativas y los documentos de seguimiento.

La información intercambiada podrá incluir datos de matriculación de vehículos y datos sobre personas presuntamente responsables de infracciones relacionadas con la seguridad vial.

11).- **La Comisión prestará apoyo financiero para promover la cooperación transfronteriza** en la aplicación de las normas de tráfico relacionadas con la seguridad vial en la UE, en particular el intercambio de las mejores prácticas de ejecución, la aplicación de metodologías y técnicas de aplicación inteligentes en los Estados miembros, el aumento de las capacidades de las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley y las campañas de sensibilización.

12).- Se modifica el Anexo I de la Directiva (UE) 2015/413, con los elementos de datos necesarios para realizar las búsquedas referidas en la propuesta.

13).- Se suprime el anexo II de la Directiva (UE) 2015/413, con el modelo de la carta de información.