

Intercambio de información a escala de la UE sobre infracciones de tráfico

En 2011 el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron una Directiva para facilitar el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. El propósito de esta Directiva era mejorar la seguridad vial mediante la creación de una base para el cumplimiento de las sanciones por infracciones de tráfico cometidas por conductores no residentes. En mayo de 2014 el Tribunal de Justicia de la Unión Europea declaró nula la Directiva al considerar que se había adoptado en base a un fundamento jurídico inválido. Sin embargo, permitió que siguiera surtiendo efecto un año más. En julio de 2014 la Comisión Europea propuso una nueva Directiva destinada a garantizar la continuidad de las disposiciones de la antigua.

Antecedentes

La Directiva de 2011 ([2011/82/UE](#)) se adoptó tras unas negociaciones de tres años de duración. El fundamento jurídico inicialmente propuesto por la Comisión se enmarcaba en la política de transportes, concretamente medidas de mejora de la seguridad en el transporte. No obstante, el Consejo consideró la cooperación policial el fundamento adecuado, y para evitar nuevos retrasos en la aplicación de la medidas, el PE [convino](#) en adoptar la Directiva en base a este último.

Como consecuencia, la Comisión impugnó el fundamento jurídico de la Directiva ante el Tribunal de Justicia de la UE. En su sentencia de 6 de mayo de 2014 ([sentencia 43/12](#)), el Tribunal declaró nula la Directiva, al entender que debió haberse adoptado en base al fundamento jurídico del transporte (artículo 91, apartado 1 del TFUE), pero mantuvo sus efectos por un período máximo de doce meses hasta la entrada en vigor de una nueva Directiva.

Nueva propuesta

En julio de 2014 la Comisión Europea propuso una nueva Directiva ([2014/0218\(COD\)](#)), casi idéntica a la anulada, salvo por las modificaciones que exigía la corrección del fundamento jurídico y algunos ajustes técnicos relativos a la protección de datos.

Puesto que la Directiva anulada estaba basada en el artículo sobre cooperación policial, Dinamarca, el Reino Unido e Irlanda, en virtud de lo dispuesto en los Tratados, no estaban obligados por sus disposiciones. La principal consecuencia del cambio de fundamento jurídico es que estos tres Estados miembros deberán transponer la Directiva una vez adoptada.

Por lo demás, el contenido de la Directiva propuesta es bastante similar al de la anterior. El Estado miembro en el que se cometa una infracción de tráfico tendrá acceso a los datos de matriculación de vehículos del Estado miembro en que el vehículo infractor esté matriculado. A tal efecto, la Directiva establece un procedimiento que se sirve de una red de intercambio electrónico de datos. El Estado miembro en el que se cometa la infracción podrá acceder al nombre y dirección del titular o propietario del vehículo y enviar una carta al presunto infractor. La presente Directiva se aplicará a las siguientes ocho infracciones de tráfico en materia de seguridad vial: a) exceso de velocidad; b) no utilización del cinturón de seguridad; c) no detención ante un semáforo en rojo; d) conducción en estado de embriaguez; e) conducción bajo los efectos de drogas; f) no utilización del casco de protección; g) circulación por un carril prohibido; h) utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción.

Procedimiento

Las negociaciones interinstitucionales sobre la propuesta evidenciaron un interés más o menos compartido por la entrada en vigor de la Directiva como más tarde en mayo de 2015, cosa que evitaría cualquier posible laguna en cuanto a efectos jurídicos. En una única reunión tripartida celebrada en diciembre de 2014 se llegó a un [acuerdo informal](#) sobre la propuesta, muy especialmente en cuanto a la fijación de un período de dos años para la transposición a los ordenamientos nacionales en el caso de los tres Estados miembros no cubiertos por la Directiva anulada. En enero de 2015 la Comisión de Transportes y Turismo aprobó este acuerdo. Como próxima etapa en el [procedimiento legislativo](#), el PE deberá ahora adoptar su posición en primera lectura en la sesión parcial de febrero I.