



IRATXE BERNAL

Puede que te hayan contado que cometer una infracción de tráfico en el extranjero carece de importancia si no te paran en el momento, que la lentitud y rigidez de la burocracia juegan a tu favor y la multa ni siquiera te llegará. Algo de verdad hay en ello. De hecho, cerca del 40% de las infracciones transfronterizas quedan impunes, según el Parlamento Europeo en la UE. Pero la digitalización y los acuerdos internacionales para compartir información cada vez alejan más esta creencia de la realidad.

¿Llegan esas multas?

Si nos han puesto la multa en un país adscrito al acuerdo de la Unión Europea para compartir sus respectivos datos de tráfico, hay que dar por seguro que sí, nos llegará, puede que incluso con recargo. Este acuerdo es de 2015, pero el año pasado se reforzó para obligar a las autoridades nacionales a responder a las solicitudes sobre sanciones de tráfico de otros estados miembro en un plazo máximo de sesenta días. Como, a su vez, los países tienen hasta once meses para tramitar esa petición, nos podemos encontrar con que la carta nos llegue un año después de haber cometido la infracción. Además, a petición del otro estado, el país de residencia del infractor podrá encargarse del cobro si el importe es superior a 70 euros y sigue impagado una vez agotadas todas las opciones legales.

Si, en cambio, nos han puesto la sanción fuera de la UE, las posibilidades de que la recibamos

son menores, aunque varía mucho de unos lugares a otros, por lo que no hay que dar por sentado que no volveremos a saber más del tema y nos libramos de pagar.

¿Cómo intentan cobrar la sanción?

Si en España no abonamos una multa ni presentamos alegaciones en el plazo permitido, la Administración –sea local, autonómica o estatal– puede recurrir al embargo de cuentas o bienes para cubrir el pago sin necesidad de pasar antes por los tribunales. Pero ningún país extranjero, ni siquiera los de la UE, puede llegar a este extremo. ¿Cómo intentan entonces que paguemos?

Si nos identifican al momento, lo más seguro es que no nos dejen reemprender la marcha hasta que hayamos pagado. Pero si no es así, para evitar que prescriba suelen recurrir a la contratación de empresas de aquí para que sean estas las que nos recla-

men el pago y, si ignoramos sus avisos, incluso nos demanden por lo civil. También puede ser por lo penal si así lo tienen acordado entre los órganos competentes, como ocurre, por ejemplo, en el caso de los Países Bajos. Si el órgano infractor cuenta con uno de estos agentes que finalmente opta por llevarnos a juicio y logra una sentencia condenatoria, estaríamos obligados a abonar la san-

LA CLAVE

40%

de las sanciones transfronterizas no llegan. Sin embargo, la UE reforzó el año pasado el sistema de intercambio de datos de tráfico para evitarlo.

ción. De no hacerlo, podría solicitar el pago forzoso. Es decir, llegados a este punto sí cabe la opción del embargo.

¿Cómo defendernos?

Las notificaciones que nos remitan deben estar escritas en castellano y reflejar claramente qué plazo (y canales) tenemos para pagar o presentar alegaciones, que no tienen por qué coincidir con los veinte días que hay en España. En caso de duda, podemos dirigirnos a la Administración del país sancionador, ya sea a través de su web o del Consulado.

Si optamos por dejarlo pasar y finalmente nos denuncian, salvo que haya un convenio internacional, los jueces aplicarán la normativa española. Esto quiere decir que es quien acusa el que debe demostrar que se ha cometido la infracción y, además de respetarse la presunción de inocencia, ha de quedar acreditada la autoría. Por lo que la pri-

mera defensa es averiguar si el conductor –y no el vehículo– está bien identificado.

Dos básicos para evitar multas

Nada nos puede librar de un despiste que suponga una multa, pero para emprender el viaje con tranquilidad debemos informarnos sobre las normas de conducción del país que visitamos. Además, de generalidades como saber cuáles son los límites de velocidad o cómo se identifican los lugares en los que está permitido aparcar, también hay que prestar atención a otras normativas que pueden, por ejemplo, prohibir fumar en el vehículo si hay menores en él o utilizar la boci-

na cerca de un hospital. También debemos asegurarnos de que llevamos la documentación adecuada. Tenemos que saber si el carné español es válido (como ocurre dentro de la UE) o si necesitamos el permiso internacional. Ojo, porque si es así éste no tiene validez por sí mismo y siempre debe ir acompañado del nuestro. Además, hay que llevar la documentación personal y la del vehículo, lo que incluye el seguro.

Lo recomendable, incluso en la UE, es llevar el Certificado Internacional del Seguro –el CIS, antes denominado carta verde–, que es un documento reconocido internacionalmente para probar que el vehículo tiene el seguro obligatorio a terceros. También hay que portar el documento acreditativo de que hemos pasado la ITV y no solo la pegatina. Si es posible, que sean los originales. Por otra parte, no está de más llevar una autorización del propietario si nos han prestado el coche.