

Un grupo de expertos en Derecho propone cambios en el procedimiento sancionador y modernizar los medios de notificación de las sanciones

# DGT: TIENES UN **EM@IL**

Está sentado en casa viendo la tele o en la oficina, trabajando. De pronto, en el móvil suena el aviso de llegada de un mensaje: la

DGT le notifica que ha cometido una infracción con el coche y que le abre expediente sancionador...

No es ciencia-ficción. En poco tiempo la DGT podría notificar las multas mediante avisos por teléfono, correo electrónico o SMS al móvil.

J. M. M.

Fotos: Paul Alan PUTNAM

La Dirección General de Tráfico (DGT) encargó a un grupo de catedráticos de Derecho Administrativo y magistrados estudiar el procedimiento sancionador de tráfico para agilizar la tramitación y pago de sanciones, sin mermar las garantías legales. Este –presidido por Miguel Sánchez Morón, catedrático de la Universidad de Alcalá de Henares (Madrid)– propone cambios como el pago en el acto de las sanciones con las que se esté de acuerdo, crear la figura del conductor habitual responsable de las infracciones, realizar notificaciones a través e-mail, SMS, avisos a teléfonos fijos y móviles..., y la inmovilización del vehículo a quien conduzca con el permiso retirado o no pague sus multas. Y es que mejorar la eficacia del sistema sancionador salvando las garantías constitucionales “*redunda* –según Miguel Sánchez– *en beneficio del conjunto de la ciudadanía*”. La DGT estudia ahora las propuestas; luego, el Parlamento deberá aprobarlas como Ley.

**CONDUCTOR HABITUAL.** Cuando la sanción se capta por medios mecánicos o audiovisuales (radar) sin detener el vehículo, la DGT se enfrenta a la dificultad de identificar al conductor. En la mayoría de los casos, ésta se hace vo-

**“PROPONEMOS QUE SE PUEDA PAGAR EN EL ACTO LAS SANCIONES CON LAS QUE SE ESTE DE ACUERDO... Y CON DESCUENTO”**

(MIGUEL SÁNCHEZ, CATEDRÁTICO DE DERECHO)

luntariamente, pero en otros –probablemente los más graves–, no.

Tras estudiar la jurisprudencia, en especial del Tribunal Constitucional –una reciente sentencia señala que si el propietario del vehículo al que se requiere la identificación del conductor responde con evasivas, es indicio de que él es quien ha cometido la infracción–, estos expertos proponen que el propietario, al matricular o transferir un vehículo, esté obligado

a declarar, junto al domicilio o NIF, quien es su conductor habitual, pudiendo cambiarlo en cualquier momento, incluso por correo electrónico siempre que conste en la DGT. El conductor habitual será siempre persona física, con permiso de conducir y, en teoría, puede cometer la infracción. “*Es perfectamente constitucional que una norma con rango de Ley imponga el deber de comunicar el conductor habitual* –explica Manuel Rebollo, catedrático de la Universidad de





► El pago de las multas en el acto es uno de las recomendaciones para agilizar el procedimiento sancionador.

Córdoba y miembro del grupo de expertos—. Tal figura, aunque no suponga por sí sola la solución definitiva y completa a los problemas de identificación del conductor, los solucionará en gran parte y los simplificará”. Miguel Sánchez también cree que “se facilita la tramitación del expediente sancionador si el propietario del vehículo, muchas veces una entidad jurídica o, incluso, un particular sin carné de conducir –al que no se puede imputar como conductor–, debe declarar un conductor habitual. En nuestra propuesta, si el propietario es persona física, con permiso de conducir, y no declara que otro es el conductor habitual, se entiende que es él”. La propuesta fija un solo conductor habitual –“si no, ¿a quién se imputa la infracción?”–. Así, cualquier procedimiento de infracción, si no hay detención del vehículo y a priori no se sabe

## “A QUIEN NO PAGUE SUS MULTAS O CONDUZCA CON EL PERMISO RETIRADO SE LE PODRÁ INMOVILIZAR SU VEHÍCULO”

(MIGUEL SÁNCHEZ, CATEDRÁTICO DE DERECHO)

quién conducía, se dirigiría contra el conductor habitual, que puede aportar pruebas y datos para justificar que él no conducía. Pero, a falta de pruebas claras o convincentes de que otro conducía, existe una prueba indiciaria contra él.

**FIJO, MÓVIL, SMS, E-MAIL...** Aunque es posible que muchos expedientes terminen al pagarse la multa *in situ* –según la DGT, un alto porcentaje decide pagar en el acto–, se debe tramitar expediente sancionador a quien no lo haga. Ahí surge el problema de las notificaciones y comunicaciones, que a veces no pueden realizarse en la persona del inculpa-do y su domicilio, por varias causas, y, aunque se deje el aviso, éste no ofrece seguridad suficiente de que se reciba o de que se haga con todas las garantías. En esos casos en que se intenta y no se logra notificar por correo, hay que publicar un edicto en el boletín oficial de la provincia donde sucedió la infracción “algo que no lee nadie y pocos tienen posibilidad de leer... Es un sistema que hay cambiar”, señala Miguel Sánchez.

Para agilizar el sistema sancionador, los expertos plantean “que las notifica-

ciones se realicen habitualmente por vía electrónica o, en su defecto, mediante avisos telefónicos”. El catedrático Manuel Rebollo cree que “con los deberes formales que prevén la Ley y su desarrollo, quedará escaso margen para los problemas que actualmente presentan las notificaciones. Quedarán supuestos difíciles, pero encontrarán una respuesta más fácil que ahora”.

### ¿E-MAIL OBLIGATORIO?

Pero ¿se puede obligar a alguien a tener correo electrónico? No según Miguel

Sánchez. La Ley de Acceso Electrónico a los Servicios Públicos dice que “se puede obligar a personas jurídicas. Proponemos que cuando el propietario sea una persona jurídica, empresa, sociedad o asociación, tenga obligación de aportar su correo electrónico al matricular o traspasar el vehículo”. Con los particulares, el dictamen apuesta por “incentivar en la medida de lo posible” que aporten su correo electrónico. Y señala que la comunicación con la DGT por e-mail no debe ser sólo para sancionar, sino para informar de la marcha del expediente sancionador o de otro tipo, saldo de puntos, estado del tráfico, obras...

El grupo de expertos propone sustituir la notificación por avisos telefónicos y



► Miguel Sánchez, presidente del grupo de trabajo autor del estudio.

saje. Si está a disposición del receptor y no quiere recibirlo es un rechazo de notificación lo que, a efectos legales, permite notificar por edictos, que deben publicarse en el boletín oficial de la provincia, y –esto es una importante garantía– en la web o dirección electrónica que se establezca. “Hoy es fácil acceder a la página web de la DGT mediante un código, DNI o cualquier clave para comprobar si tenemos una denuncia”, explica Sánchez. A la vez que se mantiene la notificación a través de edicto y web, notificar por teléfono es más fácil, ágil y rápido. Según los expertos, esta tipo de aviso llega al 99% de la población “porque hoy, teléfono, fijo o móvil, tiene todo el mundo”.

Miguel Sánchez cree que, de adoptar la DGT estos cambios, “lo copiarán muchas administraciones” y que “en unos años, sustituiremos las notificaciones de Correos por éstas. Es absurdo no usar medios electrónicos y telefónicos”.

**INMOVILIZAR EL COCHE.** Si se constata que varias infracciones graves o muy

## LAS NOTIFICACIONES SE HARÁN, SEGÚN LA PROPUESTA, POR E-MAIL Y MENSAJES A TELEFONO FIJO Y MÓVIL

que, si no aporta un correo electrónico, “el particular tenga obligación, al matricular o traspasar el vehículo, de aportar a la DGT un número telefónico, fijo o móvil, que siempre puede cambiar, donde se le pueda enviar el aviso del procedimiento de infracción. Este no es la notificación de la denuncia, sino que sustituye al aviso de correos”, explica Sánchez. El sistema debe dejar constancia de que se recibe o hubo posibilidad de hacerlo el men-

## ADELANTARSE A LA PICARESCA



Los expertos también han estudiado las prácticas –“legítimas en términos de defensa, pero malas prácticas”, según Miguel Sánchez– de los especialistas en retirada de multas para contrarrestarlas. Estas buscan prolongar indefinidamente el procedimiento –de Tráfico, varios millones al año, con una Administración con medios limitados–, con trabas, sin una oposición de fondo –no hay pruebas– para que caduque. “Es habitual no firmar los escritos dirigidos a la Administración. Como deben ir firmados, ésta debe dar al interesado un plazo de subsanación. Dar 10 días de subsanación a todo escrito no firmado, enviar una nueva notificación, la posibilidad de que ésta no se reciba, se devuelva, se pierda, y haya que notificar por edictos... es lo que permite dilatar. Proponemos que no se admita ningún escrito no firmado por el interesado o representante. En la denuncia se avisa: “Todo escrito debe ir firmado o no se aceptará”, y o se presenta firmado o se tiene por no aportado. Y esto, que debe quedar claro en la Ley, no merma la defensa –no se impide presentar un escrito–, pero sin prácticas pícaras”, termina Sánchez.

graves no han sido cumplidas o que, con el permiso de conducir retirado, el infractor utiliza su vehículo, los expertos proponen medidas “más drásticas”. Básicamente, la retirada del vehículo. Así, cuando el agente de tráfico detenga un vehículo y compruebe –irán dotados de PDA para conectarse con la base de datos de la DGT– que el conductor tiene una sanción grave o muy grave dos o más veces, que es firme –no está recurrida– y no se ha hecho efectiva, podrá inmovilizar el vehículo si no hay un pago inmediato de la sanción que le está imponiendo, “ya que existe riesgo de que esa tampoco se pague –explica Miguel Sánchez–. Es una medida cautelar para exigir en términos razonables y proporcionados el pago de esa sanción”. También si se detiene a un particular que no tenga permiso de conducir se procederá a la inmediata inmovilización del vehículo e, incluso, su retirada. Manuel Rebollo cree que éste “como mínimo es un paso muy positivo” y que “aunque no sea una solución completa y total –ninguna lo puede ser para ciertos casos–, contribuirá muy favorablemente a la efectividad de las sanciones